
3 1761 07990100 5

CANALES FUEGUINOS

EMILIO B. MORALES

CANALES FUEGUINOS

DESCRIPCIONES GEOGRÁFICAS, HISTÓRICAS Y PANORÁMICAS DE LOS MONTES NEVADOS, GLACIALES, ISLAS Y ENSENADAS DE LA ZONA AUSTRAL

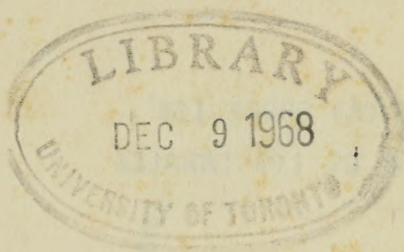


BUENOS AIRES

TALLERES GRÁFICOS ARGENTINOS DE L. J. ROSSO - BELGRANO 475


LIBRARY
DEC 9 1968
UNIVERSITY OF TORONTO

IMPRESIONES GRAFICAS SOBRE LOS PINTORESCOS LUGARES DE LOS CANALES



EL TURISMO EN LA ARGENTINA

A excepción de los escritores argentinos José S. Alvarez y Roberto J. Payró, que han descripto primorosamente los canales fueguinos, pocos se han dedicado a interpretar la sugestiva topografía del lejano Territorio que, como cinta divisoria con Chile, expande sus maravillas sobre las agitadas y nebulosas costas del Atlántico y Pacífico. Se han creado fantásticas leyendas alrededor de misteriosos montes, canales y bahias, sin que todavía se conozcan lo que sus entrañas encierran. La eterna indolencia criolla, que relega a segundo término nuestras cosas más bellas, ha hecho que sigan tan ignoradas como a la época remota de las primeras conquistas.

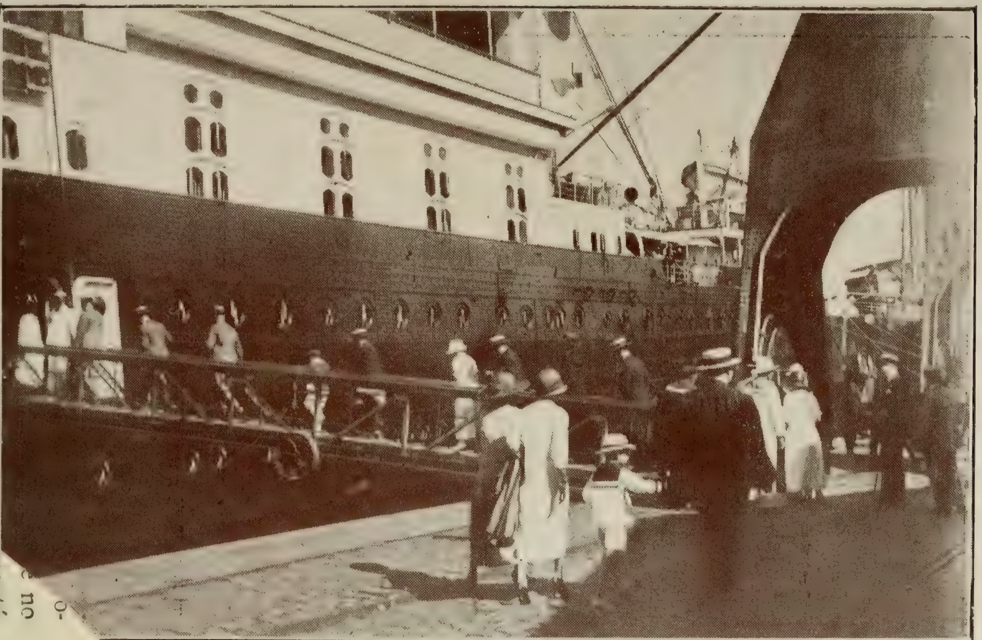
Algunos abnegados excursionistas intentaron investigar lo que marcan las cartas inglesas,— ya que en la Argentina no existen pormenores geográficos, — pero, tuvieron que desistir a poco de iniciar la tarea por las dificultades que oponen los montes con sus selvas enmarañadas.

D. Carlos R. Gallardo que llevó a cabo una penosa expedición, hace largos años, ha producido interesantes estudios sobre los indios Onas, cuya vida primitiva, era hasta entonces de complicada solución para los geógrafos y civilizadores de América.

La obra, delicadamente pincelada, con un estilo literario ameno y lleno de colorido, despertó justamente la atención de los intelectuales por cuanto contribuía a difundir el conocimiento de un tema escasamente tratado en el país. Aparte de la etimología indígena en que el estudio reposaba, contenía otros pormenores históricos, geográficos y naturales que complementaban los cuadros hábilmente trazados por el señor Gallardo al describir la grandiosa zona fueguina.

Aquellas sombrías ensenadas y cerros cubiertos de blancura, donde las tempestades se estrellan convulsionadas, continúan solemnes y amenazantes sin abrir paso a los que intentan descubrir sus misterios. Los años se suceden con invariable precisión y, apesar de la marcha evolutiva de los acontecimientos humanos, siguen incólumenes sin ser holladas por la planta del hombre. Quienes pretenden saber lo que pueda existir en la feracidad de las prominencias y quebradas, apenas lo vislumbran desde los canales, quedando absortos ante la magnificencia pétrea de las aristas y blocks de congelaciones que se vierten y precipitan en grandes masas hasta la línea marina de las caletas.

Los arrogantes picos que se pierden entre las nubes con alternados cabrilleos, hacen pensar por momentos en la intrepidez de los que se aventuran a trasponer las escabrosidades de montes que, como el Sarmiento e Italia, oponen sus graníticas moles y ventisqueros ante la voluntad del hombre. Cuando se admiran esas prominencias, y se piensa



Los turistas se embarcan en la Dársena Norte de Buenos Aires.

o-
e no
mentó
alcanzó



Familias y personas amigas que desde los malecones saludan a los viajeros.

a t

el Sa

les y ve

Cuando se

en la obra de los arrojados alpinistas, se reconoce el mérito de las ascensiones por entre campos de nieve que la vista no alcanza a calcular.

Si desde los canales resultan imponentes aquellas cumbres, ¿cuánto más lo será si se lleva la imaginación al momento de trepar las cuestas amenazadas constantemente por la furia de los temporales y la precipitación de sus avalanchas?

La feliz idea que tuvo un día la conocida casa marítima Delfino y Cía., ha hecho que el pueblo argentino, conozca en forma amplia y cómoda los primores de lejanías fueguinas, pletóricas de encantos y recuerdos históricos que dejaron los intrépidos conquistadores y exploradores.

Aun se conserva fresco el recuerdo del primer viaje realizado por el "Cap Polonio" el 23 de Diciembre de 1922, a cuyo bordo una sociedad selecta de familias porteñas admiró con natural sorpresa, las bellezas que ofrecen los canales en el amplio radio de la Isla de los Estados al Cabo de Hornos. Es así, como las excursiones han logrado sacudir la apatía que caracteriza al pueblo argentino, en lo que a nuestro propio país se refiere.

Quienes por primera vez realizaron la interesante jornada, se encargaron de propalar las impresiones recibidas. Fué, en efecto, un viaje de placer pocas veces imitado, y pletórico de emociones que no se concebían. La segunda excursión complementó la obra, y aun cuando la casa Delfino no alcanzó

a compensar los enormes gastos causados, le fué altamente satisfactorio contribuir patrióticamente al conocimiento de lugares que nuestra sociedad desconocía, no solamente por la carencia de medios de movilidad, sino también por la equivocada idea de que en el país, no existen bellezas suficientes que eclipsen las más ponderadas de otros Continentes.

Al regresar los viajeros tuvieron que rectificar con expontánea actitud los conceptos prematuramente emitidos, reivindicando así el prestigio de aquellas lejanías que presintieron como fantásticas creaciones de escritores.

Los que han llegado a esos lugares han podido establecer de visu, que la realidad, supera a las versiones descriptivas, en cuanto a bellezas de panoramas. Existe una similitud muy cercana con la de los misteriosos fjords de Noruega cuyas puestas de sol causan la admiración y sorpresa del turismo mundial·

Las impresiones recibidas en los canales fueguinos que, por cierto colmaron mi amor propio nacional, me determinaron a interpretarlas y traducirlas por medio de este volúmen, convencido de que los detalles serán útiles para quienes saben valorar las riquezas y bellezas del suelo americano, y para que las generaciones en formación puedan apreciar lo que muchas veces las aulas silencian.

E. B. M.

EN VIAJE

A la hora que los trasatlánticos anuncian la partida, una concurrencia selecta y bullanguera se estrecha convulsionada por los salones y galerías de la nave, colocando el sello especial de distinción que caracteriza a la sociedad porteña. Frases cálidas de expansiones, notas gentiles de buenos augurios, agudezas y pronósticos irónicos se cruzan y entonan el ambiente con la verbosidad propia del apresuramiento en las últimas demostraciones. El elemento femenino, viváz y ágil, luciendo elegantes toilettes, imprime la nota rumorosa de los acontecimientos mundanos. La ola humana invade alternativamente los corredores y portalón produciendo sofocación e inmovilidad.

El toque de clarin anuncia la partida. Se inicia el desbande, y, en el afán de cumplimentar y despedir a los que se alejan, repercute el vibrante clamoreo de sentidas y afectuosas frases. Los visitantes, en su mayor parte familias, trasponen la planchada para luego alinearse a lo largo del murallón aduanero, donde lucen y resaltan los suaves y combinados colores de las telas primaverales.

Mientras la multitud hormiguea allá abajo, agitando pañuelos y sombreros en señal de despedida, el trasatlántico empieza a deslizarse lentamente im-

pulsado por los remolcadores que maniobran a popa y proa.

La banda musical de abordo apaga los ecos del momento dejando sentir una de esas marchas militares que incendian el pensamiento con el recuerdo de la Patria. Los armoniosos acordes de "Tres Arboles", levantan el espíritu de los que se muestran apenados por la separación; se aclama a Buenos Aires y se olvida cualquier presagio mal inspirado. Es que, el sentimiento propio de la separación nunca se manifiesta más expontáneo y elocuente que al momento de zarpar un barco, poniendo el mar de por medio. Los afectos se expanden, y parece que al despedir un vínculo de familia, se desprendiera de lo que encarna la propia existencia. El egoísmo desaparece, y surge en cambio, el pensamiento leal y ennoblecido que acompaña a los que se dirijen en demanda de impresiones a lugares saludables y primorosos.

Las notas musicales de la banda, culminan la alegría que se refleja en el semblante de los pasajeros con el presentimiento de gratas horas futuras. Al penetrar en el estuario, las hélices del vapor agitan ruidosamente las aguas, y el coloso se aleja serenamente dejando turbulenta estela por el canal de franquicia.

Los porteños, que aman la ciudad moderna de íntimos recuerdos, la ciudad que sorprende al mundo con el nervio de sus actividades, experimentan por primera vez la significación de una ausencia, cuando observan desde la borda los intensos y plomizos pe-

nachos que arrojan las usinas de la costa, envolviendo las elevadas torres de la metrópoli. En ese momento, en la lejanía de los kilómetros, es cuando se medita y valora la grandeza del pueblo fuerte y digno de sus gloriosas tradiciones·

El trasatlántico salva la última boya del canal, vira por estribor y abandona los remolcadores pilotos para dar expansión a sus máquinas haciendo proa a los mares del Sur con grata escala en Mar del Plata.

Es la hora en que el sol se oculta por el occidente, colocando las últimas pinceladas de dorados reflejos sobre los trasatlánticos fondeados en la rada exterior.

De la populosa ciudad, solo queda en el horizonte la línea semi-obscura de su silueta, confundida con el contraluz de las aguas del Plata que, armoniosamente brillan sobre planos de cristal.

Momentos después, los que han quedado en cubierta con el recuerdo puesto en el cariñoso hogar de sus ideales, abandonan el lugar y se dirijen a los compartimentos para ocuparse de los deberes sociales que, durante quince días, han de constituir la nota obligada del programa.

La hora de la cena se anuncia con toques de clarín a las 19 horas, y como se trata del primer día, la etiqueta no es de rigor. Tampoco lo exije la em-

presa en los días sucesivos. Sin embargo, la practican algunas personas que siguen las costumbres ceremoniosas de los salones.

Al día siguiente, el vapor fondea frente al gran balneario argentino.

MAR DEL PLATA

Blancas siluetas que se ensachan hacia el sur, perfilan con alternadas sinuosidades los palacetes, jardines y ramblas del aristocrático balneario argentino. El rojo color de las techumbres contrasta con la brillantez de las hondas marinas y el grisáseo abigarrado de los edificios que coronan pintorescas colinas. La vista que ofrece la ciudad a la hora que el sol le baña de frente no puede ser más sugestivo. Se recuerdan y comparan con los tropicales panoramas, que en el fantástico Estambul presentan las Mezquitas y minaretes a lo largo del Cuerno de Oro.

Mar del Plata, que ocupa lugar prominente y privilegiado sobre el Atlántico, a los 38°2 de latitud sur y 57°39 de longitud occidental del meridiano de Greenwich, está considerado como el más destacado de América, no solamente por la extensa topografía que abarcan las playas, sino también por las bellezas de sus Avenidas, palacetes y casas comerciales de confort que, a estilo de las grandes capitales europeas brindan el delicado ambiente de sus salones y jardines.

La fundación como pueblo fué decretada por el Gobernador provincial Dr. Mariano Acosta con fe-

cha 10 de febrero de 1874 sobre el égido que hasta entonces se le conocía por la "Laguna de los padres". A los cinco años siguientes, el 15 de octubre de 1879, el Gobernador Dr. Carlos Tejedor mandó cambiar el nombre por superior decreto, designándole Mar del Plata.

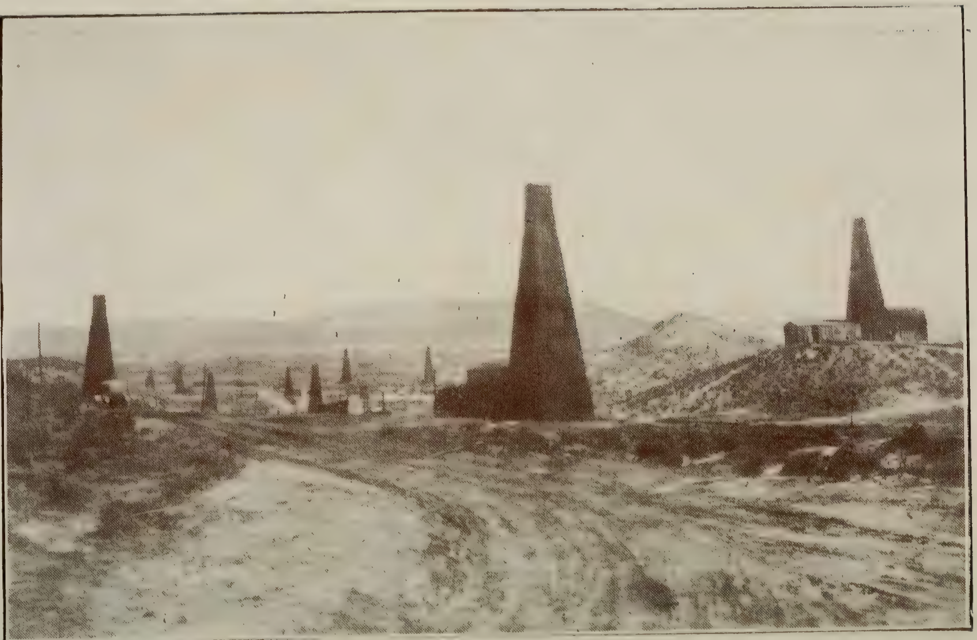
La zona que comprende el Puerto y Punta Mogotes han proporcionado importantes estudios y descubrimientos arqueológicos al recordado naturalista Dr. Florentino Ameghino, quien logró encontrar restos del cuarto antecesor del hombre, molares de la época terciaria, femur toxodon con una flecha de silex clavada; herramientas, útiles, boleadoras, contrapesos, lanzas y cuchillos de piedra.

Es bien sabido que, en diversas excursiones realizadas por hombres de ciencia e investigadores se lograron descubrir en esos parajes algunos esqueletos en regular estado de conservación; fragmentos de Megaterio y Gliptodonte que complementan la importante historia de lo que fué el suelo americano en primitivas épocas.

Mar del Plata, por la placidez de sus playas y galanura de jardines y edificación, merece ser visitado. El vapor se detiene el tiempo necesario para que los pasajeros dediquen algunas horas en recorrer y conocer los interiores de la ciudad, bien interesantes por cierto durante la temporada veraniega cuando la población se congestiona por la afluencia de familias que llegan de todas partes.



Caleta "Pirámides" donde buscan refugio los lobos marinos.



Pozos petrolíferos de Comodoro Rivadavia

CALETA "PIRAMIDES"

Al abandonar Mar del Plata el más profundo de los puertos de la costa argentina, el barco navega a 18 millas por al Atlántico, en demanda de Caleta Piramides, situada el N. E. de la entrada a Colfo Nuevo, entre los paralelos 42, 34 de longitud austral y 64, 18 de latitud occidental de Greenwich. Su ubicación queda al Norte del Golfo de San Jorge y sobre la parte más destacada de la Península "Valdés".

Generalmente se fondea durante la madrugada, y se proporciona el tiempo necesario para que los turistas puedan desembarcar en lancha y visitar la playa, junto a las grandes barrancas, donde se cobijan y reposan numerosos grupos de lobos marinos.

El paraje es interesante por el aspecto pintoresco que presenta y la originalidad de las aves marinas que anidan en sus alrededores. Los pasajeros pueden desembarcar cómodamente para observar de cerca a los lobos, sin peligro alguno. Los anfibios poco se alarman por la presencia de personas.

El vapor permanece dos o tres horas fondeado y zarpa luego en dirección al Estrecho.

"RAWSON"

La Capital del Territorio del Chubut, fundada el 16 de Septiembre de 1865, cuenta en estos momentos con una población aproximada de 1600 habitantes.

Su edificación es moderna, por más que todavía perduran algunas casas de madera y zinc. El pueblo fué reedificado dos veces, con motivo de las grandes inundaciones del río Chubut, originadas en los años 1899 y 1901.

Por tales causas, la población fué llevada a 12 kilómetros de la desembocadura del río, a parajes más elevados sobre la márgen izquierda.

PUERTO "MADRYN"

Al salir de Caleta "Piramides", se atraviesa Golfo Nuevo en una larga extensión, para pasar frente a los muelles de Puerto Madryn, cuya floreciente población se distingue perfectamente desde abordo. En este punto, desembarcaron el año 1865, los primeros inmigrantes galenses llegados a la Patagonia, los cuales a pesar de cuantos trabajos iniciaron para radicarse tuvieron que alejarse años despues por carencia de agua potable.

La localidad comenzó a progresar desde el año 1887, debido a la fundación de establecimientos comerciales, industriales y otros factores importantes que motivaron la implantación de medios de transporte por la vía marítima.

Puerto Madryn se encuentra a 738 millas de Buenos Aires, empleándose 78 horas de viaje en vapor.

La población llega a 600 habitantes con pocas construcciones de material. A corta distancia del pueblo se encuentran algunas grutas rocosas, donde según referencias, se instalaron los primeros galenses pobladores.

El ferrocarril al Chubut, de trocha ancha, tiene un recorrido de 20 leguas, lo cual imprime gran movimiento con las localidades vecinas.

El vapor se acerca a los muelles sin detenerse.

"COMODORO RIVADAVIA"

El nombre recuerda al ex-Ministro de Marina D. Martín Rivadavia, cuya acción patriótica en pro de los Territorios fué muy activa y destacada. El pueblo "Comodoro Rivadavia", puede considerarse moderno en su fundación, si se compara con otros del Territorio que le preceden en actividades. Apenas cuenta 25 años de vida: se inició el año 1901.

Según constancias históricas, un equipo de perforación de la Dirección Gral. de Minas encabezado por el Jefe de sondeos D. José Fuchs y el auxiliar D. Humberto Beghin se ocupaban el 13 de Diciembre de 1907 en sus tareas tratando de descubrir agua potable, cuando al llegar a la medición de los 540 metros encontraron una fuerte corriente de petróleo. Poco después el importante descubrimiento era comprobado por algunos miembros de la Dirección de Minas y Geología del Ministerio de Agricultura.

Recién en el mes de Diciembre de 1910, se resolvió ensayar el resultado de la producción petrolífera sobre una zona de 5.000 hectáreas, reservada por el Gobierno. Diez años más tarde, el geólogo Sr. Hansen, por resolución del P. E. efectuó largas observaciones para llegar a la conclusión, de que la cuenca petrolífera, abarcaba aproximadamente 40 mil hectáreas.

La explotación del petróleo en "Comodoro Rivadavia" adquirió gran desarrollo desde entonces, colocándose a la cabeza de los puertos industriales y comerciales de la costa Sur. En poco tiempo la población ha llegado a 2.500 habitantes, calculándose en 2.600 los que ocupan el extenso radio de yacimientos.

La producción anual es de 1.200.000 toneladas que al precio de $ 35 rinde 42 millones de pesos, correspondiente el 60 o|o al fisco y el 40 a las empresas particulares.

Si como se proyecta el año entrante se industrializa la explotación anual rendirá 60 millones de pesos.

Con tal motivo, ha crecido el movimiento marítimo, no solamente en lo que se refiere a la fuerte exportación de productos, sinó también por las mercaderías que se reciben con destino al sostenimiento de la población formada por obreros, contratistas y comerciantes con sus respectivas familias.

Resulta muy interesante, para los señores turistas, una visita a los numerosos pozos de producción, señalados a largas distancias, como se puede observar en las demostraciones gráficas del presente libro.

Al desembarcar en el muelle de "Comodoro Rivadavia" se encuentran vehículos, que por módicos precios, durante dos horas, conducen a los puntos más interesantes.



Punta Arenas en el Estrecho de Magallanes.



Monumento a Magallanes en la Ciudad de Punta Arenas.

CABO "VIRGENES" Y PUNTA "DUNGENES"

Después de 48 horas de navegación, se cruza por frente a Cabo "Vírgenes" cuya topografía resulta interesante por los accidentes del terreno y la riqueza de minerales que contiene.

Las personas que exploraron la región en diversas épocas han encontrado yacimientos de oro, platino, plata, hierro y otros minerales. Si bien es cierto, que el resultado beneficia a los buscadores, en cambio la tarea les resulta penosa y costosísima por las dificultades con que tropiezan.

Los que se dedican a expedicionar, parten generalmente de Punta Arenas, donde al regresar realizan las operaciones de venta y cambios de productos.

Sobre la punta más elevada de Cabo "Vírgenes" existe un Faro que marca la ruta de navegación.

A pocas millas más arriba, sobre la entrada del Estrecho, otro Faro marca el Cabo "Dungenes", denominación que le fué dada por D. Samuel Wallis. Los expedicionarios españoles le cambiaron el nombre años después, bautizándole con el de "Punta

Miera", en recuerdo del segundo comandante de la expedición Santa María de la Cabeza. A pesar de la sustitución sigue denominándosele "Dungenes", de acuerdo con las viejas cartas marinas. Al cruzar el Estrecho se destaca a la izquierda el Cabo "Santo Espíritu", de donde sale la línea divisoria entre la Argentina y Chile que, atraviesa la última parte del Territorio Fueguino y finaliza en la Isla San Pío, envolviendo mar afuera a la Isla de los Estados.

TIERRA DEL FUEGO

Mucho se ha escrito sobre la vieja orografía del Archipiélago Fueguino y las complicaciones habidas en épocas que la historia silencia. Los hombres que se han dedicado al estudio profundo del período cuaternario, sostienen que la grandiosa faja fueguina ha tenido prolongación como Continente Austral, siendo separado, en tiempos remotos, por algún espantoso cataclismo semejante al que sepultó la Atlántida.

Distintas opiniones científicas, — sin que hayan tenido confirmación alguna, — plantean la teoría de posibles hundimientos en el Estrecho de Magallanes y Canales, debido a conmociones sísmicas, por más que en toda la zona no existe volcán alguno que confirme esas creencias. Los grandes cráteres sólo se encuentran en Chile, sobre las altas cumbres del Lago Esmeralda, y en la Argentina, por la parte de los Copahues, Lanin y Tronador.

En verdad, que la configuración geológica de la Tierra del Fuego, proporciona amplio campo de estudio, haciendo meditar de lo que ella pudo significar en el período cuaternario o sucesivos.

El origen del nombre Tierra del Fuego, lo hemos explicado al historiar el descubrimiento que Magallanes hiciera del Estrecho.

La zona arpentina está ubicada entre los 52°40 y 55° de latitud Sur y los 65° y 68.34 de longitud sobre el meridiano de Greenwich.

Ella comprende una extensión de 72.000 kilómetros cuadrados de los cuales 50.000 pertenecen a Chile y 22.000 a la Argentina.

El límite entre ambos países, parte del Cabo "Espíritu Santo" y termina a 4 millas al occidente de Lapataia, sobre el hermoso canal de "Beagle".

En el Territorio argentino la población llega a 3.000 habitantes y en Chile a 28.000.

El punto más importante del Territorio, es Ushuaia, donde existe el presidio nacional con 800 delincuentes que cumplen largas condenas. La Gobernación de este Territorio, el más austral de la Argentina, fué creada por ley del 18 de Octubre de 1884. La naturaleza ha tendido en su interior los paisajes más hermosos que la imaginación puede forjar. El canal de Beagle con sus grandes montes de blancura, Islas, bosques y caletas complementan la estupenda belleza, tantas veces cantada por poetas y prosistas.

A pesar del intenso frío que se deja sentir en diversas épocas del año, la naturaleza ofrenda hermosos paisajes, sobre todo, durante la temporada estival.



Fernando Magallanes, cosmógrafo portugués descubridor del Estrecho que lleva su nombre

MAGALLANES Y EL ESTRECHO DE SU NOMBRE

La lejana historia del descubrimiento del Estrecho de Magallanes contiene hermosas páginas de gloria para el autor de tan atrevida expedición, D. Fernando de Magalhaes, cosmógrafo portugués, que en el siglo XV se retiró de su patria para colocarse bajo el protectorado de Carlos V de España. El famoso navegante, cuyo apellido se españolizó más tarde, traduciéndose a Magallanes, concibió el propósito de continuar las exploraciones que Vasco Núñez de Balboa dejara paralizadas en Septiembre de 1513. Tenía la visión de que, sin doblar el Cabo de Buena Esperanza, se podía atravesar la última parte del continente americano, prosiguiendo una ruta que le condujera directamente a las indias orientales, con lo cual se ahorraban distancias y serios trastornos en la nevegación.

Hasta el momento en que Magallanes se presentó ante el emperador Carlos V para ofrecer sus servicios como navegante y explorador, ya en España existía gran interés por descubrir un estrecho que se suponía al final de dicho continente, poniendo en comunicación el Mar del Sud, descubrierto por Núñez de Balboa, y el Océano Atlántico.

No encontró por cierto Magallanes grandes difi-

cultades para que se aceptara su proyecto de conducir una expedición directamente a las islas Molucas, descubriendo el estrecho que le facilitara el paso. Cuando la noticia cundió por las naciones europeas. Portugal se molestó grandemente, al saber que, un portugués como Magallanes se prestaba a ello.

En poco tiempo la flota quedó en condiciones de hacerse a la mar. Se componía de las naves "Trinidad", "San Antonio" de 100 toneladas, más o menos, cada una; "Concepción", de 90; "Victoria", 85, y "Santiago", 75. Magallanes tomó el mando de la primera, designando segundo a don Juan de Cartagena, que se embarcó en la "San Antonio"; Gaspar de Quesada en la "Concepción" y Luis de Mendoza en la "Victoria". La tripulación era de 237 hombres.

El 20 de Septiembre de 1519 abandonaron el puerto de Sanlúcar de Barrameda en demanda de los mares del Sur.

El 26 del mismo mes arribaron a Santa Cruz de Tenerife, continuando lentamente el derrotero por los puntos intermedios, llegando a un paraje que denominaron "Monte-Vide", después Montevideo.

Por fin, el último día de marzo, o sea la víspera del Domingo de Ramos, fondearon en la bahía de San Julián, donde debían ocurrir cosas luctuosas. Lo interminable del viaje, por una parte, y el intenso frío que se dejaba sentir, por otra, produjo gran desaliento entre la gente de a bordo, algunos de los cuales reclamaron doble ración de alimento

para recuperar energías. Al propio tiempo, le pidieron desistiera del viaje y que regresara a España. Magallanes se indignó ante semejante insinuación, reprochándoles su cobardía. No pasaron muchas horas sin que se produjera la rebelión. Era la noche del 1.° de Abril de 1520. Magallanes llamó a varios de sus fieles servidores y ordenó dar muerte por sorpresa al tesorero Luis de Mendoza, y que inmediatamente después se procediera a la prisión de los cabecillas Cartagena y Quesada.

El alguacil González Gómez de Espinosa fué quien se encargó de abrirle la garganta de una puñalada a Mendoza. Un marinero que acompañaba al primero, tendió a Mendoza con un golpe de hacha en la cabeza.

Poco después Magallanes se apoderó de la "San Antonio" y dió en prisión con el comandante Antonio Coca.

El cadáver de Mendoza fué bajado a tierra para ser descuartizado en presencia de Gaspar Quesada, a quien también hizo degollar. En cuanto a Juan Cartagena, su segundo comandante y el clérigo de a bordo Pedro Sánchez de la Reina, los principales conspiradores, les hizo desembarcar, dejándoles abandonados en aquella desolada bahía.

Una vez a bordo, perdonó la vida a cuarenta y tantos hombres que, al considerárseles reos de conspiración, caían bajo la pena de decapitación.

Durante su permanencia en la bahía desprendió la nave "Santiago", al mando de Juan Serrano, para reconocer los alrededores, pero fué aniquilada por

una tempestad, salvándose milagrosamente algunos tripulantes. En este transcurso de tiempo, Magallanes recibió la visita de seis indios de la región, que por su gran estatura le hicieron pensar en una raza desconocida de gigantes. Por esa circunstancia y haber observado la enormidad de los pies, hizo que les denominara "patagoes". Con el andar de los años, la palabra fué cambiando de sonido, hasta que llegó el momento de designar Patagonia a la región de ciertos territorios del Sur y patagones a sus habitantes.

El 21 de Octubre del mismo año llegó a "Cabo Vírgenes", donde tuvo que soportar terribles horas de tempestad, debido a lo cual el oficial portugués Esteban Gómez le solicitó nuevamente y en tren de amistad, que desistiera del viaje y pusiera proa a España. Magallanes le escuchó pacientemente, y al final agregó: "Ni aunque tenga que comerme los cueros del velamen dejaré de cumplir lo que prometí al Emperador: seguiré adelante".

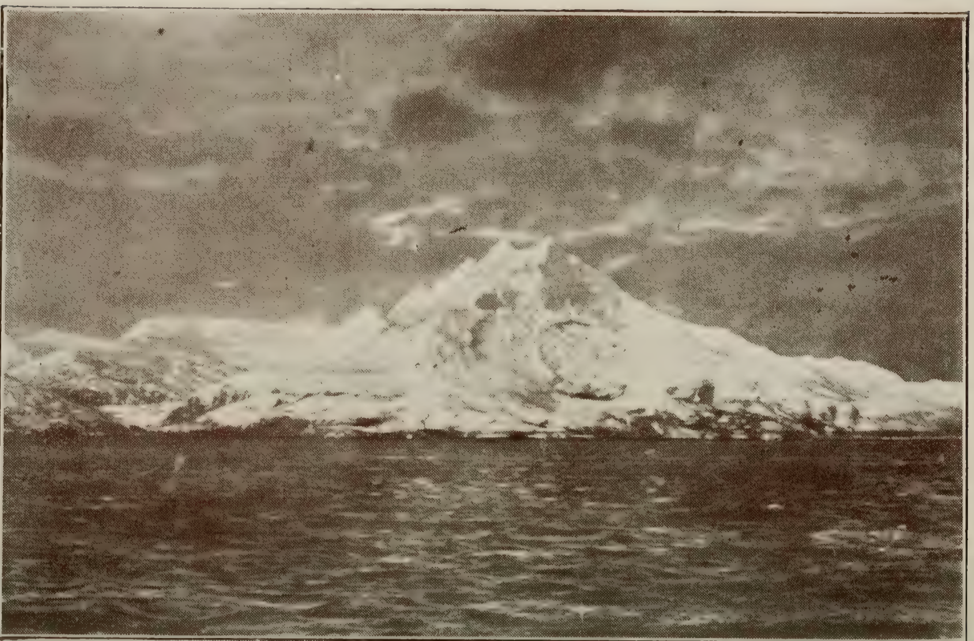
Inmediatamente después, publicó un bando prohibiendo, bajo pena de muerte, que persona alguna le hablara de regresar.

La misma noche del 21 fué terriblemente fría. Habiéndose aproximado a la boca del estrecho se observaron grandes fogatas por la parte Sur de tierra, haciéndole exclamar: "¡Tierra de fuego!", sin pensar que el nombre se prolongaría al través de los siglos.

No habiendo regresado la nave "San Antono", que desprendió al mando de su sobrino Alvaro de



Bahía Sholl en el Canal Magdalena. Desembarco de los turistas.



Monte "Sarmiento" visto desde el Canal "Magdalena"

la Mezquita, penetró resueltamente al estrecho, encontrando bien pronto tres angosturas, navegando por etapas alrededor de 50 leguas. Al llegar a los 53° de latitud, y en momentos de satisfacción, reunió a los subalternos y en amable conversación les dijo: "Si Dios nos ha conducido para descubrir este deseado y hermoso canal, podemos tener la seguridad de que también nos llevará al término de nuestras esperanzas".

Pasaron 26 días, al cabo de los cuales llegaron a un gran golfo, que por encontrarse en calma sus aguas denominó "Mar Pacífico". Calculó que el trayeco recorrido desde Cabo "Once Mil Vírvenes" no era menor de cien leguas. Continuó la navegación en medio de días angustiosos, de borrascas y miserias, logrando arribar y descubrir las islas hoy de "Juan Fernández", "Archipiélago de las Marianas" y muchas otras que se le dieron nombres españoles, llegando por fin, tras largas jornadas y en desastrosas condiciones a las islas Molucas.

Magallanes se puso al habla con el rey de la isla Cebú, a quien convirtió en cristiano, pero debido a la intemperancia y poca habilidad del navegante español, fué obligado a combatir con 3.000 indios de la tribu del rey de la isla Mactan. Magallanes, acompañado de cuarenta españoles, hizo frente con artillería a los indígenas, causando estragos en sus filas. Pero como el número de guerreros era mayor, fué acorralado y aniquilado furiosamente, sien-

do acribillado a flechazos, sucumbiendo conjuntamente con siete soldados de la guardia.

En el mismo lugar fué preso y maniatado, quedando abandonado en la playa, el capitán Juan Serrano, quien pidió a sus compañeros en retirada que lo salvaran.

El triste episodio que puso término a la vida de Magallanes ocurrió el 27 de Abril de 1521.

De las Molucas regresó a España la famosa "Victoria", al mando de Juan Sebastián Elcano llevando como únicos sobrevivientes a diez y ocho hombres de los 237 que se embarcaron con Magallanes.

Entró al puerto de Sanlúcar el 6 de Septiembre de 1522, después de haber recorrido 14.460 leguas marinas.

El Estrecho de Magallanes mide una extensión de 319 millas lineales desde Cabo Pilar en el Pacífico hasta el Cabo "Dúngenes" del Atlántico.

La parte occidental, desde el Pacífico hasta "San Isidro", está formada por elevaciones escarpadas y pedregosas de negativa producción, mientras que la oriental de "San Isidro" a "Cabo Vírgenes" son tierras bajas y fértiles de gran utilidad para la ganadería.

La configuración y desarrollo del embalse del estrecho es de forma irregular. En "Dúngenes" la entrada tiene 13 millas de ancho; al cruzar la pri-

mera angostura señalada por el faro "Punta Delgada" es solamente de 2 millas; luego se pasa a la había de "San Felipe", y al salvar "Punta Gracia" empieza la segunda angostura de 1 milla. Se navega por amplia bahía hasta que se llega al primer puerto interior de Chile Punta Arenas.

Al penetrar los barcos en el estrecho son recibidos por grupos de toninas blancas, de cuerpo a rayas blancas y obscuras que acompañan al costado por largo trecho. En cambio, los "delfines", de largo cuerpo, salen a la superfcie con violentos saltos y se cruzan por delante de la proa como si fueran cachorros juguetones.

El "delfin" tiene la particularidad de chistar al zambullirse en el agua. Los indios alacaluf sostienen que son los hijos de la luna, que fueron abandonados cuando la madre salió en busca del sol.

PUNTA ARENAS

La ubicación que tiene en el confín chileno hace que se le considere como la ciudad más austral del mundo. Las agrupaciones turistas que le han visitado durante los últimos cinco años, reflejan gratas impresiones sobre el movimiento general que se opera paulatinamente.

Fundada hace 80 años por el general Bulnes en el paraje donde D. Pedro Sarmiento de Gamboa plantó los primeros cimientos de la famosa e histórica colonia que se denominó del Hambre, ha pasado por sucesivas transiciones que detuvieron el desarrollo económico y comercial que actualmente puede decirse marcha hacia un porvenir seguro.

El año 1877, cuando fué incendiada y saqueada, se le conocía por "Fuerte Bulnes", cambiándose por Punta Arenas al iniciarse la reedificación.

La historia del lugar contiene interesantes páginas demostrativas de la abnegación y férrea voluntad con que Sarmiento de Gamboa sostuvo la estabilidad de los primeros colonos bajo su mando. Combatió tenazmente contra los indios guerreros que le asediaban, hasta que por fin, sobrevinieron los angustiosos días que determinaron el tristemente célebre recuerdo con que se bautizó el lugar:

"Puerto del Hambre". Fueron en verdad horrorosas las horas que pasaron en lucha abierta con la miseria, el hambre y la muerte. Durante largos meses los pobladores fueron perseguidos y diezmados por las tribus guerreras que en aquellas épocas formaban terribles legiones.

La constante preocupación de los navegantes españoles hizo que se organizaran frecuentes exploraciones, pero sin lograr los propósitos de dominio absoluto que se proponían al desbaratar la intervención de los ingleses y holandeses que también efectuaban excursiones con el mismo plan de predominio.

Al finalizar el siglo XVII, el Estrecho que ya era conocido en una gran extensión, llegó a convertirse en refugio de piratas, lo cual paralizó la marina mercante que intentaba comerciar con la explotación de pesca, minerales y pieles.

Fué por esa causa, que el gobierno chileno, se puso en guardia contra tales avances, y el año 1845 adoptó medidas de protección para los que se disponían a formar un pueblo definitivo.

Pocos años después se decretó también la fundación del establecimiento penal.

Desde entonces, la localidad empezó a desenvolver nueva vida económica, llegando a ocupar lugar prominente en la región bajo el aspecto industrial, agrícola y ganadero. En ese sentido, Punta Arenas ejerce el cetro del comercio austral, donde cada día se acrecientan las actividades, favorecidas por

el intercambio marítimo y la producción de sus campos, pletóricos de agricultura y ganadería.

La realización de una expedición inglesa, que cruzó los canales a principio del siglo anterior, hizo que se levantaran y publicaran las cartas geográficas, que hasta ahora, rigen para la marina de guerra y mercante.

Son los únicos documentos que hacen conocer el conglomerado de canales, islas, bahías y costas que rodean el territorio.

En Punta Arenas el comercio desarrolla fuertes operaciones, figurando establecimientos con elevados capitales y sucursales bancarias que operan a la par de los mercados americanos y europeos.

La incesante entrada y salida de barcos que conducen materiales agrícolas, y exportan productos de la región, ha cimentado la plaza comercial, cuyos lineamientos se advierten a poco de trasponer los muelles, siempre animados por gente de mar que opera en toda forma. Antiguamente, cuando ciertas mercaderías gozaban de franquicias, sin pago de impuestos, los precios resultaban aceptables para los pobladores y viajeros, pero más tarde, a medida que el interés fué cundiendo entre los especuladores, la taza marcó alzas con la misma proporción que en Buenos Aires y otros puntos de Chile.

A poco de entrar en el barrio comercial de la ciudad el turista advierte almacenes bazares, joyerías, tiendas y muy especialmente casas de venta en pieles a precios que hacen meditar en cuanto al monto de lo que en otras localidades resulta mu-

chas veces menor. A pesar de la característica local, en cuanto a la pesca y manipulación de las pieles marinas, como de otros anexos fueguinos, los vendedores no ceden en pretenciones de obtener el mayor resultado posible de los compradores, esperanzados en que cada viajero siempre abriga el interés de llevar para los suyos algo típico de la zona. Por otra parte, la desvalorización de la moneda al ajustar el cambio con la Argentina, es otro punto que favorece al vendedor, de manera que al efectuar compras, los turistas no deben olvidar estos detalles, en defensa de su dinero. Predominan por todas partes casas de sederías, tiendas y artículos para señoras, con la característica propia de los puertos intermedios entre Europa y América, atendidos por árabes y hebreos, donde el precio es siempre exagerado, pero que a poco de regatear queda reducido a ínfima proporción.

Punta Arenas tiene hermosos alrededores para visitar, pudiendo trasponer distancias por medio de auomóviles que siempre se encuentran disponibles en el puerto y paseos públicos.

En la plaza central se ha erigido una estatua a Fernando de Magallanes. En verano es el punto obligado de reunión de las familias.

Teatros, salones cinematográficos, casa de te y restaurants, elegantemente puestos, son otros tantos sitios donde se pasan insensiblemente las brumosas tardes y noches de invierno.

Uno de los locales que merecen especial atención de los viajeros, y que debe ser visitado por la nove-



Bahía "Garibaldi". Desembarco de pasajeros para visitar los ventisqueros



Bahía "Garibaldi". Los grandes ventisqueros y los témpanos.

dad de lo que abundantemente se expone, es el Museo de historia natural y objetos tradicionales de la región con que cuentan los padres Salesianos, obra bien conocida y difundida por el venerable Don Bosco. Funciona en el Colegio San José.

En amplias salas, prolijamente catalogadas, figuran los más extraños y viejos objetos pertenecientes a los indios onas, alacaluf, yaganes y otras tribus ya desaparecidas, como también hermosos ejemplares de la fauna marina y terrestre, pacientemente coleccionada por los padres salesianos, que de años atrás, recorren los más apartados lugares para imponer la religión y atraer los indios a la civilización. En ese sentido, mucho han realizado con resultados plausibles, a pesar de la lucha que han sostenido para vencer dificultades, por la carencia de elementos pecuniarios.

En el museo de los padres salesianos se pueden pasar dos horas o más en observaciones sumamente interesantes e instructivas.

En las serranías inmediatas a Punta Arenas, y especialmente por los alrededores del Almirantazgo, Río Grande y puntos interiores de Cabo "Vírgenes", se encuentran manadas de guanacos salvajes, los cuales van desapareciendo insensiblemente por las frecuentes cacerías que se organizan con el fin de apro-

vechar la venta de su piel. En las memorias que se conservan de las expediciones llegadas a Magallanes, se cita con interés el crecido número de guanacos que poblaban las márgenes del Estrecho y los acantilados del Norte.

EN LA RUTA DE LOS CANALES

El transatlántico zarpa antes de mediodía con destino a los canales, pasando frente a Punta "Santa Ana" y "Puerto Hambre", punto famoso este último, donde en las épocas de las conqustas pasaron días angustiosos los primeros exploradores españoles. Luego el Cabo "Froward", cuyos escarpados montes se elevan a 887 metros de altura. En lugar de doblar el estrecho hacia Paso Gallant, dominio de los indios alacaluf, como se hizo en otras excursiones, el barco continúa por el Canal "Magdalena", cruzando por Punta "Anxious" para ir a encontrar la Bahía "Sholl", donde fondea deteniéndose 12 horas. Aprovechándose las horas del día, los pasajeros descienden en lanchas, efectuando una interesante gira de tres a cuatro horas por los bosques inmediatos, cuya frondosidad y alternados paisajes producen gratas impresiones.

Por todas partes aparece la flora exótica de la región, predominando las enredaderas "boquis", margaritas blancas y amarillas, mariposa blanca, sanguinarias, chilcos, apios antárticos, fuchsicas y muchas otras de variados colores que imprimen vigorosa nota de color sobre el verde obscuro del paisaje. Siguiendo pequeños canales interiores, se lle-

ga a la extremidad oeste del mismo, donde se abre otra Bahía, no menos interesante y sombría, rodeada de bosques y poblada de pájaros de variados colores. En este sitio se encuentran algunas parejas del bullicioso "pato a vapor", cuyo blanco plumaje le asimila a los cisnes de las lagunas. El trayecto es factible de abundante cacería.

Frente a Bahía Sholl se encuentran los grandes ventisqueros del "Monte Sarmiento". Se puede llegar a ellos navegando por un estrecho canal de 20 millas de largo. La pequeña Bahía fué descubierta por el teniente Ferrari, de la marina chilena, que le denominó "Almirante Martínez".

A las 4 de la mañana siguiente el vapor abandona bahía Sholl poniendo proa al canal Cockburn, pasando a pocas millas del "Monte Sarmiento", cuya altura llega a 2.300 metros. Los pasajeros deben encontrarse de pie para admirar uno de los más hermosos panoramas que la cordillera ofrece en aquellos parajes. Durante las primeras horas de la mañana la diafanidad del ambiente se acentúa con pureza incomparable, presentándose el cono del "Sarmiento" despejado de nubes y brillando con las entonaciones rosadas y violáceas del sol naciente. Al través de la distancia y por medio de buenos Zeiss, se pueden seguir y admirar las bifurcaciones de sus grandes masas heladas, cuya

marcha lenta de 20 centímetros por día les impulsa hacia las profundas aguas del canal.

El imponente espectáculo bien vale el madrugón, aunque representa un sacrificio para muchos porteños acostumbrados a reposar 12 horas.

El "Monte Sarmiento", que lleva el nombre del célebre explorador Don Pedro Sarmiento de Gamboa, es uno de los que con mayor gallardía e imponente aspecto se enseñorea por entre la interminable cadena de similares vecinos: el "Conway", "Darwin", "Italia", "Francés" y "Roncagli".

El nombre de "Monte Sarmiento" le fué dado por el capitán y explorador King, que investigó los canales durante mucho tiempo.

El mismo explorador King fué también quien dió su nombre a una de las pequeñas islas que se encuentran a la izquierda de la entrada del canal "Cockburn", y la de su compañero Fitz-Roy a otra más lejana sobre la margen derecha. Ambos navegantes naufragaron en dichos lugares en circunstancias que se ocupaban en estudios y sondajes para complementar las cartas gráficas. Pocos años después, los diarios de Londres anunciaron que Mr. King se había suicidado por haberse equivocado al predecir un ciclón.

Esto demostraba la obsesión que tenía por las cuestiones geográficas y astronómicas, a cuyo estudio se había dedicado especialmente.

SIGUIENDO EL CANAL "COCKBURN"

Traspuesto el canal Magdalena y al doblar el Cabo "Turn" se encuentra el Cockburn, cuyas bellezas en nada desmerecen a las más renombradas del mundo.

Se empieza a navegar entre pintorescas islas distribuídas por ambas márgenes con sorprendentes acantilados. A la derecha "Clarence", de gran extensión y altas serranías cubiertas de bosques; por la izquierda la península Brecknock, cerrando el cauce de las aguas con sombríos paredones que cambian de colorido a medida que se internan al Pacífico.

Se sortean las islas "King", "Fitz Roy", "Prowse", "Barrow", "Kirke", "Enderby" y otras interpuestas en la ruta para avanzar y trasponer en pocas horas los accidentados lugares con salida al Océano Pacífico, donde las rompientes se estrellan furiosamente contra los rojizos y negros acantilados, escuetos y sombríos. En estos lugares se pierde el colorido verdoso de los montes, substituyéndose por el marrón grisáceo que imprimen las aguas convulsionadas sobre los desnudos peñones de las solitarias costas.

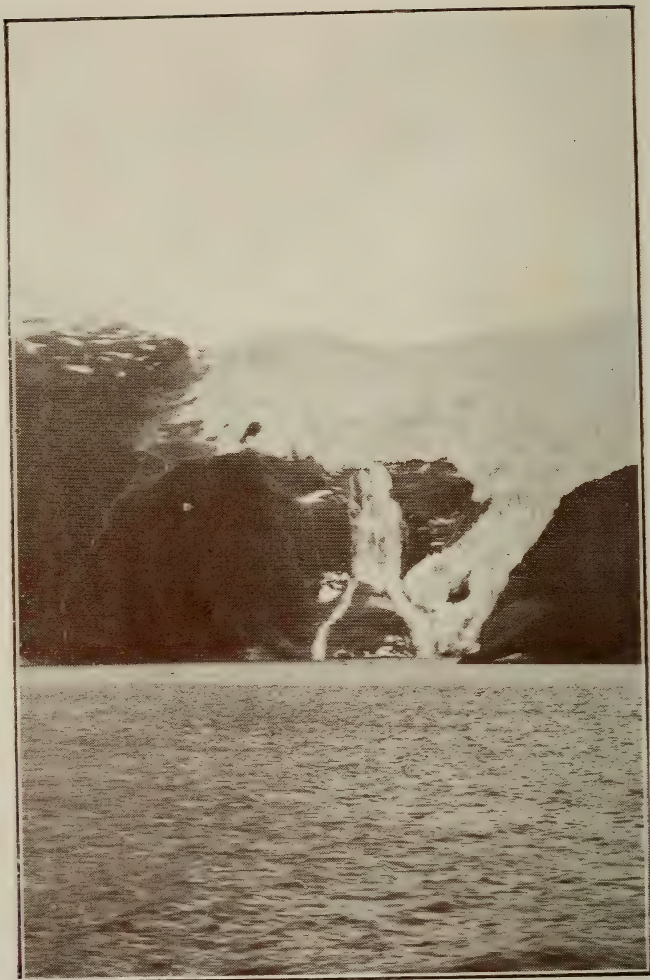
En aquel inmenso escenario que impresiona el

espíritu con reminiscencias prehistóricas, solamente los capuchones de blancura adheridos a las cumbres rompen la monotonía del circuito.

En breves momentos desaparecen las ennegrecidas siluetas del recorrido, para entrar repentinamente en el mar abierto del Pacífico, pasando junto al paraje donde las aguas arremeten con espumosos oleajes, bañando los peñascos de "Las Furias" que forman el último baluarte de la Cordillera.



Bahía "Garibaldi". Grutas de los ventisqueros.



Ventisqueros y Cascadas de la "Romanche" en el Canal de "Beagle"

CRUZANDO LA PENINSULA "BRECKNOCK"

Al salir del canal "Cockburn" y enfrentar la Península "Brecknock" se observan encadenados promontorios de obscuros peñascos que parecen restos de naufragios arrastrados por el mar, contra los cuales choca furiosamente el oleaje, produciendo columnas que se abren como blancos abanicos. Las rocas, eternamente lavadas y con una pátina cuarzosa de colores y combinaciones indefinidas, se elevan cual ruinosos murallones, describiendo formas extrañas de castillos derrumbados, torres y pirámides con arabescas formas que diríanse de épocas milenarias. El viento salino que se filtra por los canales, no solamente impide acercarse a los lugares escuetos, sino que también arrasa y mata la vegetación y la vida animal. Ni peces, ni moluscos se internan en esas aguas.

Es tal la fuerza de los vientos en toda la zona suroeste del Pacífico, hasta la salida del estrecho en Cabo Pilar, que las ballenas al cruzar por isla "Evangelista" son arrastradas por las furiosas corrientes y estrelladas contra los acantilados de granito que se alinean a lo largo de la costa.

EN EL PASO "BRECKNOCK"

Dejando a retaguardia "Las Furias", el vapor entra en el Paso "Brecknock", para seguir navegando lentamente en zig-zig por un conglomerado de islas con distintas denominaciones, aplicadas a navegantes que por allí cruzaron o sucesos más o menos importantes ocurridos en épocas remotas.

Por una y otra banda aparecen pequeñas y extensas islas de variados aspectos, hasta que a las diez horas se salva el Paso "Belgrano", teniendo por la izquierda los altos acantilados de la Isla "Brecknock" y por el otro las ocultas rocas de la "Beban" o "Atracadero", sobre las cuales disminuye la profundidad. En este pequeño punto apenas existe un ancho de 90 metros para cruzar con toda precaución. Fué el paso que salvó el acorazado argentino "Belgrano", dirigido hace largos años por el ex-Ministro de Marina Comodoro D. Martín Rivadavia, conduciendo a su bordo al Presidente de la República, General D. Julio A. Roca, que había concertado una conferencia en el Estrecho de Magallanes con el Presidente chileno, Dr. Federico Errázuriz para finalizar los arreglos diplomáticos que consolidaron la paz.

El descubrimiento del "Paso Belgrano", se debe

al navegante de Punta Arenas, D. Fortunato Beban, patrón del cutter "Garibaldi", quien ha recorrido los lugares largos años. En 1898, tuvo la buena idea de investigar el paso por Cabo "Atracadero", descubriendo las piedras como puntas de agujas que a poca profundidad, aparecían sobre otras rocas de fuertes declives.

Al principio, se le designó con el nombre de Paso "Beban", pero más tarde, cuando cruzó el "Belgrano", cambió de denominación por el de "Paso Belgrano" con que hasta ahora se le sigue designando.

La navegación se prolonga durante largas horas por el "Brecknock", pasando junto a las Islas "Macías", "Marsh", "Estrada", "Georgina", "Sidney" y "Basket", para entrar luego a Bahía "Desolada" donde, como su nombre lo indica, desaparece la vida vegetativa y animal.

Unicamente en Isla "Estrada" se encuentran bandadas de avutardas, bandurrias y otros pájaros de fuerte plumaje.

En los alrededores de Bahía "Desolada", no prospera la vida vegetativa a causa de las corrientes salinas y vientos huracanados que frecuentemente azotan sus márgenes. Lo propio ocurre en "Isla Steward", que recibe la impetuosidad marina del Pacífico.

ENTRANDO AL CANAL "BALLENERO"

Traspuestas las Islas "Bruce" y "Burnt", el vapor enfila el canal "Ballenero", la región montañosa por ambas partes, que se destaca brillantemente por los picos coronados de nieves eternas. A uno y otro lado se admiran graciosas caletas y rumorosas cascadas que llegan de los glaciales superiores.

Las encadenadas serranías se extienden con uniforme entonación, contrastando la blancura de sus cumbres, con los cúmulos que invaden amenazantes con síntomas tormentosos.

El espectáculo resulta de efectos incomparables, sobre todo, si se engalana con hermoso contra luz y el vuelo pausado que por las alturas emprenden las águilas y albatros.

Al final de tres horas, dejando por estribor la Isla "Guillermo", se pasa al Canal "O. Brien", el anfiteatro de los paisajes, que luego se empiezan a descubrir en los canales sucesivos hasta llegar a "Beagle".

Los primorosos cuadros se suceden con abigarrado colorido en las cumbres, laderas y quebradas. La ruta se torna cada vez más interesante por los maravillosos contrastes que la accidentada cadena perfila.

CANAL "O'BRIEN"

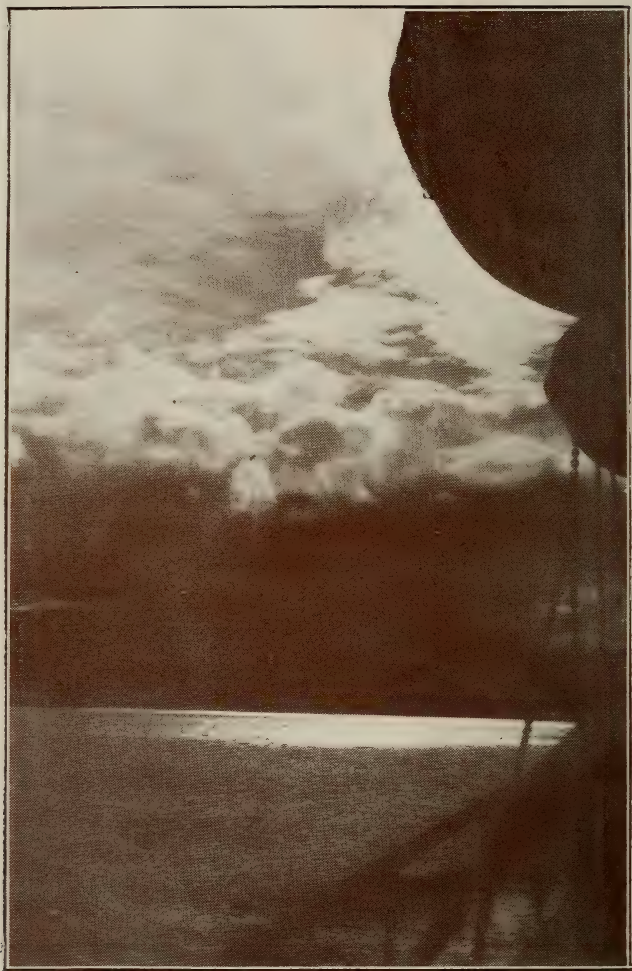
Dejando el Canal "Ballenero" se entra a navegar en el "O'Brien", teniendo a la derecha las islas "Londonderry", e izquierda el Cerro "Fantasma". Por ambos lados se abren paisajes encantadores de bosques, cascadas, con diversidad de polícromos espejismos sobre las aguas.

Al final de los pedregosos paredones, aparece delante el interesante grupo de las Islas "Timbales", cuyas negras siluetas rompen la gris monotonía del líquido elemento.

Inmediatamente después se costea la Isla "Chair" y se entra al:



Ventisqueros del Monte "Italia" en el
Canal de "Beagle".



Panoramas de nubes en el fondeadero de "Bahía Garibaldi".

CANAL "DARWIN"

Siempre navegando entre islas de distintas estructuras y curiosidades, se llega a una de ellas, donde por el declive suave que presentan los peñascos, se agrupan los lobos y aves marinas para recrearse con la luz solar que intermitentemente se deja sentir en las horas de la mañana.

Al trasponer las distancias, se reflejan los acantilados, como al través de un gran kaleidoscopio, con la sucesión de extrañas combinaciones de mesetas, cumbres y cascadas que serpentean por fragorosas pendientes. Hay momentos en que parece inminente el choque del barco con los murallones de la costa,

BAHIA "GARIBALDI"

La marcha se dirige hacia el Este, en demanda de Bahía "Garibaldi", donde se fondea a las 15 horas, y a 35 metros de profundidad. El trasatlántico queda firme a corta distancia de la costa. El fondeadero, por su ubicación natural — que no lo recomiendan las cartas chilenas — es de lo más seguro y hermoso que se puede esperar, teniendo al frente una gran cascada que cae de 150 metros de altura, formada por los ventisqueros vecinos. Inmediatamente después de llegar, los pasajeros son trasbordados a lanchas y en ellas se efectúa un hermoso paseo de cuatro horas al fondo de la bahía, distante 6 millas, adonde llegan los glaciales del mismo nombre y los desprendimientos de témpanos que flotan a largas distancias. A los costados existen varias grutas, que las mismas masas heladas han ido formando al través del tiempo. Todas ellas ofrecen particularidades dignas de ser admiradas.

Por los contornos de la bahía, culminan lugares primorosos, donde la naturaleza se complace en exaltar los colores de sus verdes montes, contrastando con la blancura de los heleros y las pétreas alturas de salvajes serranías.

En las últimas horas de la tarde, se regresa abor-

do con el grato recuerdo de una excursión inolvidable.

Entre Isla "O'Brien" y Punta "Divide" de la Isla "Gordon", existe otra hermosa bahía que se asimila a la "Garibaldi", no solamente por los enormes ventisqueros que llegan hasta la superficie de las aguas, sinó también por los numerosos témpanos que el viento Norte arrastra hacia el Noroeste del Canal "Beagle".

Los panoramas que allí se admiran, son tan interesantes, o más de los que ofrecen Bahía "Garibaldi".

A las 5 de la mañana siguiente el barco abandona su fondeadero, reconocido durante el primer viaje del "Cap Polonio", por el práctico Sr. Guozden, para hacer rumbo y entrar al famoso canal Argentino.

CANAL DE "BEAGLE"

Se costea la Cordillera "Darwin" formada por imponentes cerros, como el "Roncogli", de 2.100 metros de altura: : "Darwin", 2.330; "Italia", 2.350; "Bove", 2.400; "Francés, 2.330; "Belvedere, 1.500 y "Romanche", 2.000. Aparte de la majestuosidad que ofrecen, vistos desde el gran canal, tienen la particularidad y belleza de sus ventisqueros que corren por empinadas faldas para volcar gruesas avalanchas de congelaciones sobre las tranquilas aguas del "Beagle", adornando las márgenes con escalonadas notas de blancura.

Donde la naturaleza colma sus primores es en el imponente glacier "Romanche", cuyas corrientes heladas llegan de los 2.000 metros de altura, que al estrecharse sobre el canal, no es menor su volumen de 200 metros de ancho. Por ambos lados, se precipitan cascadas que flotan como enormes tules lanzados al espacio. La más imponente que se divide en dos secciones, se encuentra a la izquierda del glacier, desprendiéndose a más de 150 metros de altura con ecos que repercuten sonoramente en la soledad del paraje.

Sin temor de exagerar, se puede decir que la "Romanche" representa el más soberbio cuadro de belleza que la naturaleza ha podido forjar en el

grandioso escenario de los nevados, montes y canales.

Ante la magnificencia del escenario, el espíritu se recoge impresionado para convenir que, las maravillas de la Argentina tierra, superan a las que se pregonan en lejanos y viejos continentes.

Se puede fondear frente a la "Romanche" y visitar el lugar en botes, pero se corre el riesgo de ser arrebatados por las avalanchas que se producen por momentos.

Se sigue navegando por frente a los ventisqueros de los montes similares que comprenden la Cordillera "Darwin", llegando después de medio día a la pintoresca Bahía "Yandegaia", rodeada de altas cumbres nevadas, en la cual la nave gira en redondo para que los pasajeros conozcan el paraje.

El Canal "Beagle" fué descubierto el 14 de Abril de 1830 por el explorador Fitz-Roy, quien llegó a la región en la barca de su mando, que llevaba el mismo nombre "Beagle".

El canal tiene una extensión de 370 kilómetros, a partir de los Timbales hasta el Cabo San Pío, donde termina la línea divisoria con Chile.

LAPATAIA

La navegación continúa en dirección a este puerto, pero sin detenerse.

Si fondea en el canal lo hace a poca distancia de la línea divisoria con Chile, observándose hacia la derecha el Ito respectivo colocado en la cumbre más elevada de Tierra del Fuego.

El paso al puerto de Lapataia es difícil y peligroso, muy principalmente para los vapores de gran calado. Una sucesión de enormes piedras ocultas, y otras que sobresalen a la superficie de las aguas, impiden la entrada de vapores, como no sean de escaso tonelaje, y eso, con toda clase de precauciones.

Sobre el canal se encuentran las Islas "Estorbo" y "Tierra del Fuego", que casi se unen a Isla "Redonda". Otro escollo doblemente peligroso, es el que existe entre Isla "Redonda" y Punta de "Entrada", hacia la Isla "Tierra del Fuego", donde se interpone una gran piedra, de 6 pies de ancho, que se debe salvar describiendo curvas en forma de S. Es necesario una gran pericia para evitar choques de fatales resultados.

El vapor se detiene frente a la ciudad y presidio de Ushuaia, capital del Territorio de Tierra del Fuego, donde los pasajeros desembarcan en lanchas para visitar los alrededores.



El Ito divisorio entre la Argentina y Chile.



Ushuaia en territorio argentino. El pueblo y el presidio.

USHUAIA

Desde abordo se distingue claramente la línea cordillerana de "Valdivieso", dentro de cuyo perímetro se acentúan los picos del "Martial", "Tonelli", "Vinciguerra", "Carbajal", "Olivia" y "5 Hermanos" que se interponen entre la ciudad y el Lago "Fagnano" de 90 kilómetros de extensión.

Casi todos ellos no exceden de 1.000 a 1.200 metros de altura. Solamente el "Olivia" llega a 1.370 metros.

Su posición se gradúa entre los 54° 43.20 de latitud Sud y 68° 17.58 de longitud Oeste.

La topografía de la población aparece así encuadernada por enorme círculo de serranías boscosas que, complementan las bellezas naturales del lugar.

Ushuaia, que cuenta con más de dos mil habitantes, es el asiento de la Capital del Territorio. Fué fundada por decreto del P. E. en 1885, y por consiguiente, el de sus autoridades principales, desempeñando la primera gobernación el teniente de fragata D. José María Paz. Allí existe el presidio nacional que aloja alrededor de 900 penados, el cual fué inaugurado el 26 de Enero de 1896, trasladándose a este punto el que anteriormente exis-

tía en la Isla de los Estados. Tiene capacidad para 1.800 individuos.

Los antecedentes de reincidencia, de los delincuentes que allí se envían frecuentemente, ha hecho que la organización y disciplina del establecimiento sea estrictamente rigurosa, aun para los mismos empleados encargados de la custodia. Entre los penados figuran muchos individuos condenados a largas reclusiones por atentados siniestros.

Los visitantes, que por cierto no son muchos, a excepción de los turistas que llegan cada año, deben someterse a las imposiciones reglamentarias de la cárcel, para impedir que se quiebre la consigna, el orden y la disciplina impuesta por el reglamento del Superior Gobierno.

La Dirección del establecimiento, se ha visto obligada en todo momento, a tomar medidas muy severas para contrarrestar la acción de los asilados que no pierden oportunidad para intentar evasiones a costa de cualquier rasgo de audacia, aunque para ello se jueguen la vida. Algunas tentativas recientes así lo han demostrado. Los que consiguen evadirse, pocas veces logran llegar con vida a lugares poblados, debido a la escabrosidad de los montes y la lejanía de los puntos donde puedan encontrar auxilio. Sólo se conocen dos o tres casos de salvación por una de esas circunstancias excepcionales que les llega a favorecer en la accidentada ruta por el centro de montañas, ventisqueros y canales a salvar.

Los viajeros deben tener en cuenta las causales

que la Dirección de la Cárcel impone para no exigir concesiones que bajo ningún punto de vista se aceptan, si nó están dentro de las cláusulas exigidas por la reglamentación.

En Ushuaia existen: Oficina de Correos, Estación Radiotelegráfica, Escuelas, Sucursal del Banco de la Nación, Juzgado de Paz, Capilla Católica, y reparticiones públicas dependientes de la Gobernación. El comercio es todavía embrionario, desenvolviéndose lentamente por la carencia de actividades en cuanto a la exportación de productos y operaciones de compra-venta.

Por otra parte, la constante vigilancia que es necesario ejercer sobre los penados, hace que se restrinjan ciertas casas comerciales en oposición a las reglamentaciones y disposiciones oficiales en localidades donde existen establecimientos carcelarios del carácter que nos ocupa.

El pueblo fué fundado el año 1868 por la misión protestante que encabezaba el pastor D. Tomás Bridges. La población, que no pasa de 1.600 habitantes, sobrelleva una vida, que si no es precaria, por lo menos aletargada, en cuanto al desenvolvimiento natural de otros pueblos que gozan de libertades sociales y comerciales.

En el Territorio, existen otras localidades de escasa importancia como Río Grande, en San Sebastián, con 450 habitantes; Bahía "Tethys", 400; Isla de los Estados, 30, y con 50 cada uno de los siguientes puntos, Puerto "Harberton", "Lapataia" y "Remolino".

El clima es algo variable, más bien frío, pero sano. Comparado con Santa Cruz, resulta más benigno en esta. En Gallegos, por ejemplo, hace más frío que en Ushuaia, siendo ésta la región húmeda de la zona. Las lluvias se dejan sentir frecuentemente, sin sacudimientos, ni relámpagos.

Durante la época invernal las nevadas se estacionan en la localidad, hasta un metro de altura. La temperatura media en verano no llega a 10 grados. En la época rigurosa de invierno es de 25° ó 30° bajo cero.

"HARBERTON"

Después de 24 horas de permanencia en la Capital del Territorio Fueguino, el barco se hace nuevamente a la navegación, poniendo proa al oeste, para llegar en cuatro horas a Puerto "Harberton", el primoroso lugar de los campos sembrados y ganaderos, donde ha prosperado un valioso establecimiento rural perteneciente a los meritorios pobladores ingleses descendientes de D. Tomás Bridges. Siguiendo el Canal "Beagle", se cruza por la Bahía "Remolino", donde se ve, a la izquierda, el casco hundido del vapor "Sarmiento", perteneciente a la empresa de D. Nicolás Mihanovich Lda., que naufragó hace largos años por haber chocado con las rocas "Lawrence", cuyas puntas desaparecen en las épocas de fuertes mareas.

A las dos horas siguientes, se entra al Paso 'Mackinlay", dejando Isla "Gable" a la izquierda, en cuyo lugar se ha levantado un monumento en mármol a la memoria del distinguido teniente de la marina argentina, que sucumbió en ese lugar al efectuar sondeos por orden del Ministerio de Marina.

Generalmente, cuando los barcos pasan por dicho punto, se dedica un recuerdo y se rinde homenaje al recordado oficial.

Traspuesto el Paso, aparece la silueta de "Isla

Martillo", donde se observa claramente desde a bordo, un árbol de 15 metros de altura que presenta la forma de martillo. La fuerza de los vientos en esos parajes, dobla la dirección de las ramas, haciéndole describir la forma original de un martillo.

Los pasajeros desembarcan en "Harberton", mientras el barco espera fondeado en el canal a tres millas de distancia, y una vez llegados a la población, los grupos se dividen para visitar los hermosos y fértiles contornos de la estancia. La presencia de numerosas personas por los valles y laderas ofrece alegres y vigorosos cuadritos de vida en el variado conjunto de las casitas diseminadas por laderas y márgenes del riacho. Los visitantes son recibidos con exquisita amabilidad por los dueños de casa, quienes brindan toda clase de atenciones a los turistas. En el chalet central de la familia Bridges se pueden admirar algunas curiosidades de la región, colocadas a manera de pequeño museo. Allí se hace buena música y se escuchan interesantes referencias sobre pormenores tradicionales del lugar, donde, como se sabe, los Bridges se encuentran arraigados desde las primeras misiones en los años 1851 al 1868.

La ganadería ovejuna que en este punto se explota produce excelente lana, que atrae la atención de los compradores. Es abundante, desprovista de grasitud, y sobre todo muy limpia.

A este punto llegó por vez primera en el año 1851 el misionero Allen Gardiner, quien a los pocos días pagó con la vida la temeridad de ir a ubicarse en medio de las tribus Yaganes.

En Isla "Picton" escribió sus últimas palabras.

Una Isla inmediata recuerda el nombre del intrépido misionero.

La Isla "Banner Cove" fué también el primer punto donde desembarcaron y ubicaron los segundos misioneros.



Bahía de Ushuaia con el Monte Olivia al fondo.



La fuerza de los vientos desvía el crecimiento de los árboles. Forma en que se encuentra uno de ellos en la Isla "Martillo"

RUMBO AL SUR

En las primeras horas de la mañana siguiente el vapor larga amarras y emprende viaje hacia el sur en demanda de la Isla de los Estados. Pasa junto a las roquerías "Solitarias", lugar predilecto de lobos y elefantes marinos, petreles, cormoranes, albatros, biguás, gaviotas, avutardas y otras aves de distintos plumajes. Al acercarse el barco se levantan en enormes bandadas, girando alrededor del vapor para volver después a posarse. Los únicos que no se molestan por la extraña presencia son los pesados lobos que continúan entregados al reposo.

Dejando "Isla Picton" por la derecha y otras pequeñas isletas, se pasa junto al cabo "San Pío", donde finaliza la línea divisoria entre la Argentina y Chile. Algunas millas más adelante se acerca a la bahía "Slogget", el punto obligado de los buscadores de oro y cazadores de lobos de dos pelos. Allí regresan los valerosos marineros después de excursionar por las roquerías "Diego Ramírez", donde se ubican cuando la baja marea favorece y quedan aquéllas en descubierto. Se ocultan en dicho lugar y esperan la llegada de los lobos de dos pelos para darles "una paliza".

El vapor entra en pleno mar cruzando a regular distancia de Bahía "Aguirre", "Valentín" y Cabo "Buen Suceso" para atravesar luego el Estrecho de Lemaire, cuyo ancho no es menor de 15 kilómetros hasta Cabo "Bartolomeo" y 30 a Puerto Roca, frente al observatorio "Año Nuevo".

Del Cabo "San Diego" hasta la Isla de los Estados se cruza el Estrecho en hora y media.

ISLA DE LOS ESTADOS

El transatlántico rompe el incesante oleaje que agita y caracteriza al estrecho, pero sin conmover la estabilidad, ni molestar a los pasajeros. No sin motivo se le ha denominado al Lemaire, "el cementerio de los buques veleros". Los palacios modernos de la navegación disponen de galerías estratégicas con cristalerías al frente que proporcionan excelentes puntos de observación. Los pasajeros se distribuyen por las bandas para no perder detalles de lugares, que por momentos, ofrecen diversidad de paisajes marinos o particularidades propias de la zona austral.

A poco que se avanza empiezan a dibujarse los obscuros y desolados peñones de la Isla de los Estados contra los cuales se estrellan las olas rugientes del Atlántico Sur. Las puntas salientes de los Cabos "Bartolomeo", "Sud", "Middle" y "San Antonio" se acentúan sobre las convulsionadas aguas, y allá en el fondo, se revuelven los eternos nubarrones que cubren solemnemente las encrucijadas y cumbres de los montes "Buenos Aires", "Roma", "Buckland" y "Génova", los picos más elevados del lugar. Hermosos ejemplares de aves marinas cruzan el espacio, balanceándose suavemente a merced del viento, siguiendo la marcha del buque que se empeña briosamente en cortar y vencer los gruesos

oleajes que le abaten. Los blancos albatros que, como aviones de plumaje se elevan y descienden con inquebrantable suavidad, describen elegantes líneas por el espacio causando la admiración de quienes siguen sus evoluciones.

Los viejos marinos tienen respetuoso concepto por la familia de los albatros, y en atención a esa idea, no permiten que se les haga disparo de armas desde a bordo. Le consideran como ave amiga y útil a los marinos, denominándoles "los chasques del viento". El barco se acerca por la derecha trasponiendo el Cabo "San Antonio" y se dirige a las Islas "Año Nuevo", "Zeballos" y "Podestá".

Aparece Punta "Brin" y enfila a Puertos "Roca", "Margarita", "Cook" y "San Juan", los más accesibles del lugar.

Se navega a media marcha para que los turistas puedan observar la topografía de la Isla, cuyos interiores no pueden ser más desolados. Un conoci do escritor europeo, que hace largos años llegó a esos lugares, le ha descripto como "el sitio más lúgubre de permanencia y peligroso para los naufragios". También el novelista Julio Verne, en una de sus obras, ha dicho: "allí sólo parpadea el faro que señala el fin del mundo".

En aquel lejano perímetro de los peñascos se pierde toda noción de vida. Las lluvias se dejan sentir frecuentemente con aspecto huracanado; las nubes descienden para envolver sombríamente la zona, sosteniendo constantemente la humedad del suelo que se torna estéril. Puede decirse que, de los

365 días del año llueven 300, cayendo más de 3.000 milímetros de agua en ese período de tiempo. La temperatura media es de 6°.

Las islas, en su mayor parte montañosas, como ya lo hacemos constar en otro lugar, tienen una extensión de 67 kilómetros de Este a Oeste por un ancho aproximado de 15 a 18.

En las elevaciones existen bosques de coihues. ñirres, lauras y robles que sólo crecen a 6 y 8 metros de altura.

Las cimas se presentan constantemente nevadas y desprovistas de vegetación. Las costas tienen numerosas bahías y entradas que ofrecen buenos refugios para los barcos que son azotados por las tempestades.

El arbolado se desarrolla solamente hasta los 400 metros de altura, continuando luego los matorrales por las cuestas montañosas hasta rozar con las nieves que coronan los picos.

El haya antártica se desarrolla vigorosamente, produciendo extensos matorrales. En los lugares bajos de las abras se expanden las malezas de la región, confundidas con los helechos y profusión de hongos que se tienden por debajo de los arbustos.

En las costas predomina la invasión de lobos y elefantes marinos, cormoranes, petreles, pengüinos y roedores. Algunos pobladores sostienen que existen cabras salvajes en las montañas.

A pesar de la carencia de vertientes y corrientes de agua en los valles y despeñaderos, existen nu-

merosas lagunas y lagos con márgenes elevadas y playas más o menos pintorescas.

Una gran parte de los valles están cubiertos de turbales que le hacen esponjosa, y por consiguiente. inapta para el cultivo y cuidado de la ganadería. Algunos agricultores que intentaron establecerse en ese sentido tuvieron que desistir del empeño, pues a poco de iniciar los trabajos, notaron que por acción de la humedad del suelo la pezuña de los animales se desprendía y morían en poco tiempo.

Los que exploran en busca de minerales han encontrado pepitas de oro por el lado de San Antonio; plata en Cook, y en otros puntos plomo, hierro, carbonato de cal y sulfatos.

En la Isla "Año Nuevo", que se encuentra separada del grupo central de los "Estados", se han instalado: un observatorio astronómico, estaciones radiotelegráficas y meteorológicas que comunican con el resto del país. Existe una población que no pasa de 25 personas. El interior está cubierto de turbales, sin bosques. En ciertos lugares inmediatos a las estaciones, empiezan y se extienden a escasa distancia algunos terrenos pastosos.

En la Isla de los "Estados" existió una subprefectura desde el año 1884 y presidio nacional, que fué trasladado en 1902 a la capital de Ushuaia. Sólo quedaron un faro, observatorio y estación de salvataje.

Entre la Isla de los "Estados" y las "Orcadas" la distancia es de 300 millas hacia el sudeste, que se navegan en día y medio a marcha regular.

DE REGRESO

Después de un recorrido de tres horas hasta Puerto Cook se hace proa mar afuera en dirección al "Cabo San Diego", costeando el territorio de regreso a Buenos Aires.

En las últimas horas de la tarde el vapor se acerca a "Isla Raza" para que los turistas puedan admirar el crecido número de lobos marinos, cormoranes, pengüinos, petreles y albatros que se posesionan del lugar con interminable griterío.

Las aves, al levantar el vuelo, presentan en el espacio un hermoso conjunto, dejándose llevar lentamente por el impulso del viento. Es el momento en que se puede valorar la elegancia del vuelo de los albatros, algunos de cuyos ejemplares miden hasta tres metros de extensión con las alas abiertas.

No es difícil encontrar también en el camino algunas ballenas en marcha hacia otras regiones, delfines y enormes agrupaciones de rojos camarones, siempre que el mar se muestre apacible.

El vapor navega en esos momentos a 18 millas por hora, debiendo recorrer 1350 hasta Buenos Aires.

Con estos pormenores, se da por finalizada la excursión que motiva el presente libro.



Desembarco en Puerto Harberton.



Día gris sobre Bahía "Desolación".

OTRAS RUTAS DE EXCURSION

La casa Delfino y Cía., que fué la iniciadora de los interesantes viajes a los Canales Fueguinos, desarrolló al principio un programa de ruta que, recientemente fué modificado, con motivo de nuevas excursiones emprendidas por el vapor "Antonio Delfino" de la misma compañía.

Los recorridos anteriores del "Cap Polonio", y entre ellos el del 5 de Enero de 1924, fueron distintos de los que actualmente se efectúan. Después de cruzar por Ushuaia se desvió en la siguiente forma:

—El vapor leva anclas a primera hora, siguiendo el canal "Beagle", doblando hacia el canal "Goree"; dejando a la derecha Punta "Guanaco", y hace rumbo a la península "Hardy" donde se perfila el "Falso Cabo de Hornos" y fondea en Bahía "Orange".

A las 5 horas de la mañana siguiente se deja el fondeadero, poniendo proa a las Islas "Hermite". pasando a corta distancia del Cabo "Spencer", y media hora después por frente al Cabo de "Hornos", donde, como se sabe, las corrientes encontradas del Pacífico y Atlántico producen constantes alteraciones con el sacudimiento de las aguas. El tiempo es generalmente brumoso en este punto.

Algunos navegantes, como Dumont D'Urville, han declarado que las ondas del lugar llegan en ciertas épocas a 30 metros de altura. El almirante Fitz-Roy las calculó durante sus viajes entre 18 a 21, agregando que las proporciones son más o menos aproximadas a las del Cabo de "Buena Esperanza".

El padre salesiano Alberto M. de Agostini, que cruzó el paraje con recia tempestad el 26 de Abril de 1915, ha hecho pública opinión de que las ondas no pasan de 16 metros de altura.

Sea uno u otro el cálculo, no deja de causar sorpresa cuando se medita sobre la furia con que el mar se hace sentir en aquella zona de los temporales y contrastes marinos. Las corrientes que se encuentran y chocan en el Cabo de "Hornos" llegan, una del mar Atlántico que corre a lo largo del continente americano, mientras que la otra, en sentido contrario, lo hace impetuosamente del Pacífico al Cabo de "Hornos", avanzando hasta la Isla de los "Estados" y mar Austral. La velocidad del viento se calcula en 140 kilómetros por hora.

Los célebres exploradores Santiago Lemaire y Guillermo Schutten, descubridores del estrecho que hoy lleva el nombre del primero, fueron quienes denominaron "Cabo de Hornos" al lugar antes mencionado en homenaje y recuerdo a la ciudad holandesa Horns, de donde procedían. Esto ocurría en los primeros meses del año 1616.

Por estos lugares cruzó el práctico argentino D. Manuel Guozden en Noviembre de 1912, conduciendo el crucero alemán "Bremen", que soportó

vientos de 118 kilómetros por hora, de oriente a occidente.

El distinguido oficial de la marina argentina, que en los años 1923 y 24 condujo el "Cap Polonio" por los canales fueguinos, empezó su carrera como aspirante el 1° de Mayo de 1903, llegando a pilotín en 1906, a piloto en 1908 y a capitán en 1911.

Su brillante carrera y antecedentes como marino le han creado una situación destacada en el escalafón, estando conceptuado como uno de los más preparados en la materia y conocedor de las rutas marítimas, americanas y europeas, por cuyo motivo, los pasajeros de la costa sur argentina depositan en él, con justicia, la más absoluta confianza.

Desde la borda se distinguen los picos "Cloven Cliff" y la masa obscura del Cabo, envuelta en las brumas tormentosas que constantemente agitan los sombríos lugares. Por medio de anteojos de larga vista apenas se distingue la costa, adonde llega el oleaje enfurecido, que, al chocar contra los peñascos, levanta gruesas columnas de blancura.

El vapor se aleja a 2 millas de la costa con acentuado balanceo, haciendo funcionar las máquinas a doble expansión para contrarrestar el empuje de las corrientes y la impetuosidad del viento. Traspone algunas millas; vira por babor, dejando las Islas "Barnevelt" y "Evout" a la derecha y enfila hacia el canal "Goree", entrando a la ruta de los canales que dejara el día anterior para ir a fondear nuevamente frente a Isla "Yunque" y la punta de Bahía "Harberton".

De regreso, y al zarpar de "Harberton", inicia el mismo recorrido de los canales descriptos en la primera parte para seguir directamente, y sin detenerse en Punta Arenas, saliendo por el Estrecho de Magallanes.



73°
72°
71°
70°
69°
53°
54°
55°
56°
ISLA RIESCO
SENO OTWAY
PUNTA ARENAS
Bahia Gente Grande
ESTRECHO
PENINSULA
BRUNSWICK
ISLA
SANTA INES
MAGALLANES
ESTRECHO
ISLA CLARENCE
ISLA DAWSON
CANAL WHITESIDE
BAHIA INÚTIL
ISLA
GRAN
DE
TIER
SENO ALMIRANTAZGO
CANAL COCKBURN
PENINSULA BRECKNOCK
Cordillera Darwin
I. STEWART
ISLAS LONDONDERRY
ISLA GORDON
ISLA HOS
OCEANO PACIFICO
MAGA

MAPA
DE LA
TIERRA DEL FUEGO

68° 67° 66° 65° 64°

Cº Espiritu Santo

Bahia S. Sebastian

Rio Grande

Harberton

Peninsula y Monte Mitre

M. Lucio Lopez

Isla Navarin

Bahia Nassau

I. Nueva

Isla de los Estados

Islas Hermite

Océano Atlántico

53° 54° 55° 56°

Referencia - - - - - - - Ruta del turismo

68° 67° 66° 65° 64°

EXPLORADORES QUE PASARON POR EL TERRITORIO AUSTRAL

Son verdaderamente interesantes las noticias existentes en libros y cartas sobre los expedicionarios, corsarios y aventureros que cruzaron por la Tierra del Fuego después que Núñez de Balboa y Magallanes dejaron más o menos definida la ruta marítima.

Aniquilado Sarmiento de Gamboa, y hechas públicas por Dracke las riquezas encontradas en el Estrecho, despertó la codicia de otro corsario inglés, Tomás Cavendisch, quien fletó tres barcos por su sola cuenta y zarpó de Plymouth el 21 de Julio de 1586, llevando alrededor de 200 hombres. La travesía fué penosa, prolongándose por seis meses, al cabo de los cuales arribó a un puerto que denominó "Deseado" por el ansia que existía a bordo del buque almirante "Derire" en arribar a cualquier punto de la costa patagónica.

Fué recibido en tren de guerra por las tribus del lugar, con quienes sostuvo un combate, siguiendo viaje al Estrecho, donde fondeó el 6 de Enero de 1587. Al penetrar en el canal y efectuar algunos reconocimientos, encontró un español que dijo pertenecer a la colonia formada por Sarmiento, agregan-

do que treinta de los hombres habían muerto, quedando solamente quince de ellos en horrible estado de miseria. Cavendisch, en lugar de socorrerles, siguió viaje por el Estrecho, llegando a la colonia "Rey Don Felipe II", encontrándose con otro cuadro miserable de pobladores abandonados. Pocos auxilios les prestó. Por el contrario, se apoderó de algunos materiales bélicos que le hacían falta a bordo, cargó leña y emprendió viaje después de denominar al lugar "Puerto del Hambre". Cavendisch saqueó algunas poblaciones de la costa de Chile, regresando a Inglaterra en Diciembre de 1588.

—Después de Magallanes, salió la segunda expedición de la Curuña el 25 de Junio de 1525 con siete naves y 450 hombres al mando del capitán García Jofré de Laoisa. Al entrar al Pacífico naufragaron seis de los barcos, pereciendo una gran parte de la tripulación y salvándose únicamente la corbeta "Lemes".

—Veinte y dos años después, o sea el 17 de Noviembre de 1547, zarparon de Valdivia los barcos a vela "San Luis" y "San Sebastián" al mando de Juan Ladrillero y Cortés Ojeda, respectivamente.

La resolución fué adoptada por el gobierno de Chile, desempeñado por D. García Hurtado Mendoza, en vista de las frecuentes invasiones que hacían algunos filibusteros a las costas del Pacífico y Atlántico.

Ladrillero luchó con fuertes temporales durante largos meses, llegando a "Ultima Esperanza" para

recoger abundantes antecedentes geográficos de la zona y poniendo término a los atentados que cometían algunos piratas e individuos aventureros.

El recorrido se prolongó por espacio de diez meses, al cabo de los cuales regresó a Valdivia.

—La expedición que mandaba D. Simón de Alcazaba llegó al Estrecho el año 1535, navegando solamente hasta el actual Cabo Froward. Más tarde fué asesinado por la tripulación que se amotinó para evitar que siguiera el derrotero.

—A los cinco años siguientes en 1540, llegaron las tres naves que mandaba Alfonso de Camargo, quien pasó por momentos difíciles a causa de la indisciplina que cundió entre la tripulación. Sin embargo, consiguió salir con una sola nave al Pacífico, continuando la navegación por la costa.

—Otro súbdito inglés, John Davis, compañero que fué de Cavendisch, descubrió las islas Falkland o Malvinas el 14 de Agosto de 1592.

—El 13 de Junio de 1593 el súbdito inglés Ricardo Hawkins salió con dos naves de Plymouth, cruzó el Estrecho, pasó a Chile, saqueando pueblos en formación. Al regresar a su país empeñó combate al norte del Perú, siendo apresado por una escuadra española.

—El 13 de Septiembre de 1599 el explorador holandés Oliverio Van Noort salió del puerto Goree y cruzó el Estrecho, efectuando después una vuelta al mundo.

—Del puerto de Texel partió una expedición de seis naves en Agosto de 1614, al mando de Jorge

Spilberg, quien después de cruzar las costas de Chile y Perú llegó hasta las Islas Molucas.

—El 14 de Junio de 1615 se organizó en Holanda una importante expedición con el fin de explorar el Estrecho y encontrar otra ruta marítima, que no fuera la de Magallanes, para llegar más breve mente a las indias orientales. Las dos naves equipadas con tal fin, fueron encomendadas a la pericia de Santiago Lemaire y Guillermo Schutten. Habiendo cruzado el Estrecho, llegaron al final del Territorio el día 24 de Enero de 1616 descubriendo las corrientes de otro Estrecho divisorio con un grupo de grandes islas, al cual se le denominó "Estrecho de Lemaire", por voluntad de la tripulación. A las islas se les dió el nombre de los "Estados", en recuerdo y honor de los Estados Generales de Holanda. Los expedicionarios continuaron por la línea de la costa hasta llegar a un Cabo que denominaron "Horns" en recuerdo del pueblo de nacimiento de Schoutten.

—El 27 de Septiembre de 1618, alarmado el Gobierno español por los descubrimientos de Lemaire, envió dos naves al mando de los hermanos Bartolomé y Gonzalo de Nodal, con el fin de verificar las noticias sobre el explorador Lemaire. Penetró por el Estrecho de Magallanes, dobló el Cabo de Hornos el 6 de Febrero de 1619, descubrió hacia el Sur las islas que denominó "Diego Ramírez", en honor del cosmógrafo que le acompañaba; llegó al Estrecho de Lemaire el 25 de Febrero, y después de medio año de excursiones, sin mayores contra-



El desolado y temido "Cabo de Hornos" en la Isla "Hermite".



En el canal "Ballenero".

tiempos, regresó a España, arribando el 9 de Junio de 1619.

—El año 1643 se organizó la expedición holandesa de Santiago Hermite, quien al recorrer la zona austral de Tierra del Fuego, efectuó importantes trabajos geográficos y de estudios sobre la vida y costumbres de los indígenas.

—El navegante inglés John Narborough, que permaneció en el Estrecho desde Octubre de 1670 hasta el 1671, realizó estudios y observaciones de verdadera importancia para el conocimiento de la hidrografía, clima y la vida de los indios. Fué uno de los trabajos más exactos y completos que se efectuaron en aquellos años.

—En los comienzos del año 1708 partió de Londres el capitán Woods Rogers, para atravesar el Estrecho por el Cabo de Hornos, llegando hasta la isla "Juan Fernández", donde encontró y prestó auxilios al marinero escocés Alejandro Selkirk, quien había sido abandonado cuatro años antes por el corsario y capitán Straling. Esta aventura dió tema al escritor Daniel Foe para producir el célebre libro romancesco "Robinson Crusoe".

—Con el fin de molesar al Gobierno español, Inglaterra mandó alistar una escuadra que zarpó de Portmouth el 18 de Septiembre de 1740, y llegó a Tierra del Fuego en el mes de Marzo de 1741, bajo el mando del Comodoro Jorge Anson.

Se componía de seis naves con 235 cañones, 2.000 hombres y provisiones para larga jira.

Pasó por el Estrecho de Lemaire, y al llegar al

Cabo de Hornos, fué sorprendida por furiosa tempestad que le ocasionó enormes pérdidas y averias. Dos de las naves volvieron al Brasil, pero una de ellas, "Wager", se hundió al ser estrellada contra las roquerías de isla "Guayaneco". La escuadra tuvo que recalar en isla "Juan Fernández" para tomar disposiciones sobre el viaje y muy principalmente colocar los barcos en estado de seguridad, pues casi la mayor parte se encontraban poco menos que desarbolados. Anson continuó por las costas de Chile y Perú, regresando a Portmouth, en Junio de 1744.

—En conocimiento el Gobierno español de la escuadra de Anson en el Estrecho, equipó y envió otra escuadra a su encuentro, compuesta de cinco barcos artillados y 2.500 hombres al mando de D. José Alfonso Pizarro. Llegó al Estrecho de Lemaire, pocos días después de haber pasado la de Anson, pero, al enfrentar el Cabo de Hornos, sufrió otra tempestad como la del adversario, que dispersó en parte los barcos. Una nave anduvo extraviada por espacio de dos meses y otra regresó al Río de la Plata para sufrir reparaciones.

Pizarro buscó fondeadero seguro dentro de los canales y, recién al año siguiente, pudo reanudar el viaje, siguiendo hasta Puerto Concepción, donde quedó a la expectativa por espacio de un mes. Al año siguiente regresó a España.

—El año 1764, el capitán de la marina francesa, Luis Antonio de Bouganville llegó al Estrecho de

Magallanes, efectuando importantes observaciones meteorológicas, hidrográficas y etnográficas.

Volvió a Francia, pero tres años más tarde, regresó a Tierra del Fuego para completar estudios de la región y hacer entrega de las Islas Malvinas al gobierno español.

—En Junio de 1764, el Gobierno inglés encomendó al Comodoro John Byron el mando de los barcos "Tamar" y "Delfín", con el especial encargo de tomar posesión de las islas Falkland y explorar la Tierra del Fuego. Permaneció durante dos meses en este punto, efectuando importantes estudios sobre climatología. Más tarde se organizó otra expedición confiada a los exploradores Wallis y Carteret, quienes durante los años 1766 al 69 continuaron la obra de Byron, terminando la carta geográfica sobre la región.

—Entre las sucesivas expediciones que empezó a enviar Inglaterra entre los años 1765 al 75, figuró la de James Cook, que efectuó pacientes y científicos estudios sobre la Patagonia y mar Pacífico. Permaneció largo tiempo en las inmediaciones del Estrecho de Lemaire y Cabo de Hornos.

—El Gobierno español que seguía preocupándose de la situación del Estrecho de Magallanes, dispuso la salida de una expedición del puerto de Cádiz, al mando de D. Antonio de Córdoba, a bordo de la fragata "Santa María de la Cabeza". Zarpó el 9 de Octubre de dicho año, llegando al Cabo "Once mil Vírgenes", el 19 de Diciembre. Permaneció haciendo estudios hasta el mes de Marzo, época en

que regresó a España. A los dos años siguientes, fué nuevamente encargado Córdoba para volver y proseguir el reconocimiento del Estrecho en toda su extensión, debiendo hacerlo en compañía de don Fernando de Miera, que, como segundo comandante, le había secundado en el viaje anterior.

Llegaron al Estrecho en el mes de Diciembre de 1788 y al fondear en Puerto San José, comisionó a los oficiales D. Cosme de Churruca y Ciriaco de Ceballos para efectuar reconocimientos hasta Cabo Pilar, sirviéndose para navegar de dos pequeñas chalanas que conducían a bordo. La expedición referida hizo después importantes publicaciones sobre el particular en dos gruesos volúmenes.

—En Junio de 1789 partió de España otra expedición en dos corbetas de guerra al mando del oficial italiano D. Alejandro Malaspina, un explorador que por entonces tenía méritos conquistados.

Llegó a las islas Malvinas y de los Estados, cruzando el Estrecho Lemaire, para arribar a Chile y el Perú, con las corbetas "Atrevida" y "Descubierta". Después de larga travesía, fructífera por cierto para la ciencia náutica, regresó a Cádiz, en Septiembre de 1794.

En España fué encarcelado, y al salir en libertad, después de 9 años, se trasladó a Italia, donde falleció.

Muchos años más tarde se publicaron sus estudios debido a la intervención del teniente de marina, D. Pedro de Novo y Colson.

—Dos importantes y destacadas expediciones se organizaron en Inglaterra entre los años 1826 al 30. Una de ellas fué confiada al capitán Parker King, al mando de las naves "Adventure" y "Beagle", con un selecto grupo de científicos oficiales. Al año siguiente, se incorporó el célebre explorador Fitz Roy, quien tomó el mando de la "Beagle", embarcándose en la misma el geólogo y naturalista Carlos Darwin, que por entonces, contaba alrededor de 35 años de edad.

Fué ésta posiblemente la expedición que más prolongó su estada en Tierra del Fuego: permaneció diez años, durante los cuales efectuaron detenidos estudios. Darwin escribió y publicó, con tal motivo, su libro "Viaje de un naturalista alrededor del Mundo".

—En 1837 partió para el Estrecho el capitán Dumont D'Urville, quien estudió la topografía de los canales, y al regresar, aconsejó a su Gobierno la importancia que tendría la fundación de una colonia francesa.

—Desde el año 1866 hasta 1870, el capitán Maine, con dos barcos a sus órdenes, permaneció en los canales complementando estudios.

—En el mismo año, la corbeta de la armada italiana, "Magenta", de gran tonelaje, penetró también por el Estrecho de Magallanes para efectuar reconocimientos. Fué la primera embarcación de alto porte que cruzó los lugares. Con motivo de este viaje, el Dr. Giglioli publicó interesantes cartas y estudios sobre los componentes australes.

—En el año 1882 siguieron otros buques italianos conduciendo personalidades científicas para hacer estudios. La escuadra se componía de la corbeta "Wittor Pisani", "Caracciolo" y "Cristóforo Colombo", cuyos comandantes exploraron una gran parte de los canales hasta el "Smith".

—Por iniciativa de la Academia de Ciencias de París, el Gobierno francés organizó una expedición el año 1882, bajo el mando del capitán Martial, que se embarcó a bordo de la corbeta "Romanche". La expedición que partió el 17 de Julio de dicho año, tenía por misión llegar hasta el Cabo de Hornos y hacer observaciones astronómicas sobre el paso del planeta "Venus" por el disco solar, estudiando al propio tiempo, la composición física terrestre del Territorio, la etnografía y ciencias naturales. La "Romanche" permaneció durante un año en Bahía Orange, inmediata al falso Cabo de Hornos, donde sus tripulantes se ocuparon en estudios. El 3 de Septiembre de 1883 regresaron a Francia, produciendo amplios informes sobre los resultados obtenidos.

—El mismo año, el acorazado "Albatros", al mando del comandante Pluddeman, se presentó en el Estrecho, permaneciendo dos años en la región de los Canales, durante cuyo transcurso de tiempo se efectuaron observaciones y reconocimientos geográficos.

—El Gobierno de Chile, que empezó a notar la invasión de naciones extranjeras, entre ellas Francia, que destacó el crucero de guerra "Phaeton"

para tomar posesión del Estrecho, dispuso oportunas y enérgicas medidas para rechazar cualquier tentativa contra la soberanía nacional, enviando con tal motivo, el buque "Ancud", bajo el mando del capitán Juan Williams. El Gobierno chileno, al tomar medidas precaucionales, se fundó en los términos de la reorganización constitucional de dicho Estado, reconocido y sancionado el año 1833.

—Siempre con propósitos científicos, en 1870 al 74, el capitán Simpson, a bordo de la corbeta "Chacabuco", efectuó reconocimientos y estudios sobre la formación geológica, el clima y fauna de la zona.

—Fueron de benéficos resultados las excursiones realizadas a los canales por el capitán Latorre, en los años 1877 al 79, y la del capitán Ramón Serrano Montaner a la isla Grande, inmediata al Atlántico.

—El Gobierno argentino, que de años atrás se preocupaba del porvenir de esa parte de su territorio, sobre cuyas márgenes del Atlántico se consideraba con legítimos derechos, organizó un viaje de exploración, estudios y conocimientos el año 1881, confiando la dirección al teniente de Fragata de la armada italiana, D. Santiago Bove, quien llevaba por compañeros de observaciones y reconocimientos, a los célebres profesores Lovisato, Spegazzini, G. Roncagli y Vinciguerra. Después de recorrer por espacio de dos meses los canales Magdalena y Beagle, continuaron hasta la isla de los Estados, de donde al regresar, naufragaron sobre los arrecifes de Bahía Slogget, salvándose milagrosamente. Los expedicionarios publicaron en Buenos Aires un es-

tudio ilustradísimo y científico sobre la flora, geología, meteorología y etnografía de los puntos que la comisión alcanzó a visitar.

—También se recuerdan los importantes servicios prestados por D. Luis Piedrabuena comandante de la corbeta "Cabo de Hornos" de feliz memoria para la escuadra argentina.

—El año 1886, D. Ramón Lista, que había desempeñado hasta esos momentos la subsecretaría del Ministerio de Marina, efectuó un viaje por encargo del Gobierno Argentino, en noviembre de dicho año, acompañado de varios oficiales de marina, del Dr. Polidoro Seggers, del capellán D. José Fagnano, que tan destacada figuración tuvo en los acontecimientos de Tierra del Fuego. Lista llegó a la Bahía San Sebastián, y desde este punto, recorrió la costa hasta Bahía Tetis, recogiendo interesantes pormenores sobre la vida de los indios Onas, sus costumbres, y realizando observaciones climatéricas y estado de los campos para el aprovechamiento del cultivo y cuidado de la ganadería. El explorador Lista publicó varios libros sobre el interesante resultado que obtuvo en sus largos y accidentados viajes.

—En el mes de Diciembre de 1895, llegó al Estrecho de Magallanes la comisión científica que encabezaba el Dr. Nordenskjold, deteniéndose por espacio de año y medio para efectuar expediciones a la Patagonia Austral y conocer las particularidades montañosas y canales del Territorio, como sus bellezas, riquezas, etc.



Ventisquero del pico "Montañas".



Bahía "Narrow".

Se sabe que el distinguido explorador llevó a su país el conocimiento de importantes descubrimientos geológicos y geográficos.

—Navegaron también en distintas épocas por los canales fueguinos:

El año 1599, Simón Cordes; el holandes Mahú que falleció durante la travesía; E. Brower, en 1643; Wood en 1671; Antonio de Vea, en 1675; Strong, en 1699; Fresier, en 1712; Rogerwin, en 1721.

Una expedición de Bucarelli, enviada desde Buenos Aires en 1767; Weys Weddell en 1822; capitán Allen Cardiner, delegado de la Sociedad Americana de Misioneros, en 1850; Reverendo W. H. Sterling, Tomás Bridges y John Lawrence, en 1862. Después de 1880, realiaron expediciones, de la Argentina, Comodoro Laserre, Comandante Aguirre, Monglier, Julio Díaz, Mario Cordero y el primer Gobernador, Capitán Félix M. Paz.

—A propósito de los viajes realizados por Vicente Antonio Pigafetta alrededor del mundo, se han encontrado numerosos escritos, antecedentes y descripciones que, según parece, entregó a las autoridades de su país, siendo remitidas años tarde a la Biblioteca Ambrosiana de Milán, donde se conservan.

OTRA EXPEDICION DE TRISTE RECORDACION

La historia del descubrimiento de la Tierra del Fuego contiene brillantes páginas descriptivas, que posiblemente serán aprovechadas algún día por versados escritores, para llevar a la evidencia, la obra magna de muchos hombres de ciencia que al navegar, aclararon el conocimiento del continente americano. Mucho se ha comentado el tema en España y la Argentina, pero sin llegar a la perfección que requiere un estudio profundo y meditado de los hechos producidos en el transcurso de cuatrocientos años. Las ambiciones de predominio de algunos gobiernos europeos, y los anhelos de conquista por parte de aventureros favoritos, causaron las consiguientes alteraciones en cuanto a la manera, como casi ocultamente, cada país enviaba sus expediciones.

El punto central de observación se había radicado alrededor del Estrecho descubierto por Magallanes, a quien se le reconocía gran gloria para la corona de España. Fueron momentos aquellos de verdaderas preocupaciones y entusiasmos, por cuanto, al cundir las noticias llevadas por Elcano y los 18 navegantes que acompañaron a Maga-

llanes, se forjaron proyectos e ilusiones sobre las riquezas y bellezas naturales de la inmensa cordillera fueguina.

España fué la primera que, considerándose con legítimos derechos sobre América por haber lanzado las carabelas de Colón en demanda del Nuevo Mundo, empezó a organizar expediciones destinadas a afianzar predominios con ramificaciones a Chile y el Perú, donde otros conquistadores ejercían la representación soberana de aquélla.

Las correrías de los españoles llegaron a conocimiento de Inglaterra, donde también se forjaban análogos propósitos, pero con menos interés y entusiasmo. Fué en tales momentos, que el corsario inglés Francisco Dracke se propuso organizar una expedición bajo el protectorado de la reina Isabel. En el puerto de Plymouth armó cinco naves de cien toneladas la mayor; ochenta las demás y 430 hombres de tripulación, haciéndose a la mar el 13 de Diciembre de 1577 con destino al Estrecho de Magallanes, donde se proponía sentar plaza y arrasar con lo que hubieran fundado los españoles.

Navegó penosamente durante ocho meses, al cabo de los cuales detuvo la marcha frente al Estrecho: era el 20 de Agosto de 1578. En momentos que se disponía a flanquear la entrada se produjo una sublevación en dos naves, que obligó a los respectivos comandantes a emprender el regreso. Dracke no se amedrentó, y por el contrario, con los barcos restantes navegó por el Estrecho, y a la primera isla grande que encontró en el camino le dió

el nombre "Isabel", de su soberana. El viaje fué rápido: en quince días traspuso los canales para salir al Pacífico, siguiendo en dirección a Chile. En el camino le sorprendió una furiosa tempestad, zozobrando dos de las naves compañeras y causando serias averías a la que comandaba Dracke.

Después de saquear Valparaiso por intermedio de su tripulación, y reparados los destrozos del barco, emprendió viaje por la costa hasta California, llegando a Inglaterra en el último mes de 1580.

Conociéndose las depredaciones cometidas por Dracke, y a fin de evitar nuevos atentados, el gobierno del Perú, representado por D. Francisco de Toledo, dispuso la salida inmediata de dos naves y 180 hombres al mando del piloto de la armada española D. Pedro Sarmiento de Gamboa, con destino a Valparaiso y Tierra del Fuego.

Recibió órdenes imperativas para proceder enérgicamente contra la invasión de Dracke, destruyendo cuanto hubiera fundado en las márgenes del Estrecho. La expedición partió del Callao el 11 de Octubre de 1579, yendo en busca del corsario Dracke. Recién a mediados de Enero del año siguiente franqueó el Cabo Pilar y recorrió los canales, sin encontrar a quien perseguía.

Sarmiento de Gamboa permaneció largo tiempo estudiando los accidentes y particularidades del Estrecho, para llegar a la conclusión de que era necesario fortificarlo, a fin de evitar que otras naciones se posesionaran de lo que Magallanes había conquistado. A los cuatro meses siguientes conti-

nuó viaje a España, y al llegar compareció ante el rey Felipe II para proponerle la fortificación del Paso, y que se le diera el nombre definitivo de "Madre de Dios" en lugar del Estrecho de Magallanes. Lo primero se aceptó, no así lo último que se rechazó.

Con tal motivo, se organizó una escuadra compuesta de 23 naves y 5.000 hombres de tropa, que se puso en viaje al mando del General Diego Flores de Valdéz, zarpando de Sevilla el 25 de Septiembre de 1581.

A fin de dar forma real al mandato, Sarmiento de Gamboa fué designado Capitán General y Gobernador del Estrecho, con facultades amplias para establecer las primeras colonias y hacer respetar la soberanía del pabellón español.

En las cartas y antecedentes dejados por éste, existentes en el archivo de las Indias, se describe la penosa travesía de la escuadra a causa de las tempestades que la sorprendieron en alta mar. Se justifican las penurias sufridas si se tiene en cuenta que, recién a los dos años y medio siguientes, consiguió llegar al Estrecho. Zarpó el 25 de Septiembre de 1581 y arribó al punto indicado en los primeros días de Febrero de 1584. Durante el viaje naufragaron 18 de los galeones de mar, sucumbiendo 4.450 tripulantes, salvándose únicamente 550.

Al llegar la escuadra a Tierra del Fuego, y antes de penetrar al Estrecho, Sarmiento de Gamboa fundó una colonia sobre los valles del Cabo "Once Mil Vírgenes", denominándola: "Nombre de Jesús".

Después de un mes de permanencia y en circunstancias que varó una de las naves, se sublevó la tripulación de las tres restantes y levando anclas regresaron a España, donde los comandantes fueron sometidos a proceso y condenados a reclusión. Sarmiento de Gamboa quedó abandonado, contando solamente con la nave "María", que era la menos apropiada para emprender largos recorridos. Con tal motivo dispuso se siguiera navegando hasta Cabo "Santa Ana", punto medio del Estrecho, donde fundó una colonia. Mientras tanto, él atravesaría por tierra la región acompañado de los hombres de la tripulación. Pero a los pocos días de marcha y después de librar combate con grupos de indios, sus hombres se amotinaron debido a la escasez de víveres y por el estado de debilidad en que se encontraban. Felizmente, la presencia de la "María" en el canal evitó que la sublevación asumiera fatales proporciones.

Reembarcados nuevamente, fundó la colonia y siguieron navegando lentamente hasta llegar más arriba de la actual Punta Arenas, para fundar, el 25 de Marzo de 1584, la segunda colonia que denominó del "Rey Felipe II". Al mismo lugar se le denominó más tarde por Cavendisch "Puerto del Hambre".

Considerándose asegurada la instalación de la colonia, cuya población estaba formada por cincuenta y tantos marineros, Sarmiento de Gamboa se embarcó en la "María" para trasladarse a la primera colonia, que también dejó formada, lugares am-

bos que se proponía fortificar. Al llegar a dicho punto fué sorprendido por una tempestad que lo arrastró al Atlántico, siendo llevado a la deriva durante veinte días hasta que naufragó en la costa del Brasil.

Por espacio de dos meses le fué imposible volver al Estrecho en ayuda de sus compañeros. Habiendo resuelto regresar a España fué constituído en prisión por algunos corsarios ingleses que lo condujeron a Plymouth, donde se le encerró en una mazmorra, permaneciendo alrededor de cuatro años en medio de torturas y miserias. Cuando regresó a España, debido a las gestiones diplomáticas de Felipe II, intentó volver al Estrecho llevando auxilios a las colonias, pero éstas ya habían desaparecido a causa de los horrorosos días que sus pobladores soportaron, luchando con el frío y el hambre. De esta triste época fué que surgió el memorable recuerdo de "Puerto del Hambre".

En los manuscritos de Sarmiento de Gamboa, existentes en los archivos de Sevilla, figuran interesantes relatos sobre Tierra del Fuego, las tribus que la poblaban y una larga descripción de la hidrografía austral y las novedosas bifurcaciones de sus montes, nevados y canales.

Como queda demostrado, la vida de Sarmiento de Gamboa se asemeja a la temeraria actitud de Magallanes, siendo ambos, conjuntamente con Sebastián Elcano, quienes exploraron valientemente la región a costa de grandes penurias, que hoy, al tra-



Glaciales del Monte "Balmaceda".



Ventisqueros del Monte "Serrano".

vés de siglos, se traducen en palmas recordatorias de gloria para la invicta España.

En los mismos escritos, el insigne navegante, explicando las causas del desastre de la escuadra, culpó de responsabilidad al General Flores Valdéz por su impericia en el mando, la mala fe y el odio que le había tomado a causa de la designación de gobernador del Estrecho que le otorgara el rey.

RIO GRANDE

Esta importante arteria fluvial que entra en el Atlántico, al Sur de Bahía San Sebastián, fué descubierta por el explorador argentino D. Ramón Lista, en el mes de Diciembre de 1886. En el primer momento, fué designado con el nombre de "Río Pellegrini", siendo cambiado años después, de formarse las primeras poblaciones.

Río Grande, que tiene una extensión aproximada de 75 kilómetros, de Este o Oeste, recibe los afluentes de ríos de largas extensiones. como el "Menéndez", "Candelaria", "Mac Lerman" y otros arroyos de menores proporciones.

En la desembocadura se ha formado la población denominada "Río Grande". que es el puerto comercial de la zona y de los grandes establecimientos ganaderos e industriales.

Entre ellos, y al Sur del río, entre otros figura la Estancia "José Menéndez" (ex Primera Argentina), inmediata a la costa cuyos campos llegan hasta el límite con Chile.

Al Norte del Río está situada la Estancia "María Behety" (ex Segunda Argentina), el más grande establecimiento ganadero de Tierra del Fuego, famosa por su excelente cabaña de carneros Rom-

ney Marsh, en la que acaban de ingresar los campeones de la célebre exposición de Ashford (Inglaterra). Estos establecimientos pertenecen a la Sociedad Anónima Ganadera Argentina "Menéndez Behety", fundada por Don José Menéndez, y se han invertido en ellos fuertes capitales en ganadería, edificación, maquinarias y elementos industriales que mueven el enorme organismo de sus operaciones.

Se ha instalado también en el Sur del mismo Puerto el importante establecimiento industrial de la Compañía Frigorífica Argentina de Tierra del Fuego, donde se faenan 300.000 animales por año.

En Río Grande se ha formado una población de 500 habitantes, la mayor parte operarios con sus familias que trabajan en los establecimientos.

Las estancias conocidas por de Menéndez, ocupan muchas leguas de campo y pastan en sus valles varios cientos de miles de ovejas y algunos millares de vacunos y caballares.

Monseñor Fagnano, que había acompañado a Ramón Lista en sus excursiones, fundó una Misión Católica en aquellos lugares, ocupando una parte de la margen Norte de Río Grande. La primera tentativa la hizo en Junio de 1893. Hoy se educan en la Misión, muchos niños, hijos de extranjeros e indígenas.

Los padres Salesianos, que dirigen el establecimiento, han logrado encausar la vida de las tribus, formando nuevas generaciones, con la enseñanza propia que señala la presente era civilizadora.

En ese sentido, los Salesianos han logrado llevar a efecto una gran obra de protección, educación y enseñanza industrial a los indios del territorio Fueguino, cuyas razas, si en algo se encuentran diezmadas, se debe en primer término a las enfermedades que contraen durante la vida nómada que llevan.

Entre ellas, la tuberculosis que causa estragos, no solamente entre los Onas, sino también en las demás tribus colindantes con los canales que salen al Pacífico.

Los indios, al perder la ferocidad de otros tiempos, se han entregado a la docilidad, acercándose paulatinamente a los centros poblados, donde venden cueros, plumas y otros productos de la zona al peso corriente en efectivo.

Poco son los Onas que actualmente contracambian por "guachacay" o bebidas alcohólicas. Solamente los enviciados, y sobre todo, cuando se encuentran bajo la acción de terrible borrachera efectúan las operaciones, de cambiar cueros por aguardiente. En ese sentido los Yáganes y Alacaluf son más accesibles.

En los establecimientos de campo de Río Grande, por ejemplo, pocas veces se utilizan a los Onas para trabajos rurales, debido a la haraganería que les caracteriza en el cumplimiento de sus obligaciones.

El indígena como peón de campo cumple dos o tres días, y luego se entrega al descanso, ya sea por efecto de una borrachera o porque se le ocu-

rre quedar inactivo a la sombra de cualquier árbol o en las cuevas de los peñones.

A los establecimientos ganaderos no les resulta por consiguiente esta clase de peones por los trastornos que ocasionan en el mecanismo de los mismos, y es con tal motivo que prescinden de ellos y dan entrada a hombres fuertes y cumplidores en las tareas que se le encomienda.

INDIOS DE LA REGION

Los indios Onas que de remotos tiempos ocupan el Territorio fueguino, denominan el lugar donde viven con el nombre "Karukinka", y los Yáganes, sus vecinos, reconociendo derechos de primitivos ocupantes a los mismos, le designan "Onisin", que traducido, significa País de los Onas o dominios de los Onas. Y al mencionar la extensa región que todos ellos poblaron, dicen, refiriéndose a los Onas. "Antiguos dueños y pobladores de la Gran Isla de Tierra del Fuego".

En cuanto a la derivación de la raza, muchos estudiosos y hombres de ciencia se han dedicado a investigar el orígen de los primitivos pobladores de la Tierra del Fuego, sin llegar a conclusiones precisas sobre el tema. Sin embargo, la presunción más o menos acertada, es de que tienen orígen malayo de épocas prehistóricas cuando el Continente, según se supone, estuvo unido a Nueva Zelandia por medio de una faja de tierra o de Islas que desaparecieron hacen muchos siglos por algún sacudimiento marítimo. Los Onas, han debido tener también afinidades de raza con los tehuelches. por que si se confrontan las palabras usuales de ambos, se encuentra correlación, analogía de sonidos y expresión

con las primitivas tribus patagónicas pobladoras del Sur.

Analizando las características del Ona, se notan diferencias con los tehuelches, no solamente por la conformación del individuo, mayor estatura y fuertes. sino también por que resultan menos sanguinarios que sus congéneres pampas y araucanos. Los fueguinos son más sobrios en sus costumbres. Entregados a la vida de correrías pedestres para procurar el sostenimiento de la familia, los Onas cuidan de ella con cierto respeto y dedicación. Entre los mismos existe una moralidad poco común en las demás tribus. Los hombres como las mujeres van siempre vestidos y cubiertos con pieles de guanaco. La mujer Ona evita andar desnuda como las indias de otras razas. Ni siquiera lo hace ante las propias personas adictas. Resistentes a la baja temperatura de los lugares donde levantan sus tolderías, practican la higiene con toda escrupulosidad, tratando de conservar el cuerpo vigoroso, de manera que la piel, a pesar del amarillo cobrizo con tinte rosado que tienen, es suave y fornida. Las mujeres son muchas veces más fuertes que los hombres, debido al rudo trabajo a que se entregan para proporcionar toda clase de comodidades al indio y, sostener en el mejor estado de higiene el rancho que se construye a base d ecueros de guanaco y maderas.

Así como el Ona reconoce los servicios que le prestan sus amigos o hermanos, también sabe guardar el odio que le inspira una mala acción, y si por



Puerto Boris donde acuden las aves marinas en profusión.



Glacier "Roncagli" en el canal de Beagle.

tal causa lanza una amenaza de muerte, como acto de venganza, la cumple aunque hayan transcurrido largos años.

La generalidad de los Onas carecen de barbas y cejas, como si fuera una particularidad de la raza. Solamente los ancianos dejan crecer el pelo en la cara.

A la edad varonil de los Onas, reciben indicaciones de sus mayores para empezar la depilación, arrancándose brutalmente los pelos de la barba y las cejas. En cuanto al cabello, sucede lo contrario. Lo dejan crecer en abundancia, adornando la cabeza con una vincha de cuero que sujetan alrededor de la frente. Es raro encontrar indios calvos, aun cuando lleguen a la senectud. Solamente las mujeres se cortan el cabello sobre la frente, dejándose un flequillo que les sirve de adorno y les redondea la fisonomía con original expresión.

La Isla "Steward", que se encuentra al Este de la península "Brecknock", y una parte de la cadena accidentada que se extiende hasta Cabo "Pilar" y Canal Occidental de la Patagonia, al Norte del Estrecho de "Magallanes", está ocupada por escasos grupos de indios alacaluf, cuyas tribus van en completa decadencia. Sobrellevan una vida miserable. Se trasladan frecuentemente de uno a otro punto, estableciendo tolderías donde consideran más fácil la pesca y mejor el clima. Demuestran entusiasmo por la navegación, para la cual construyen frágiles piraguas con la corteza de los grandes árboles,

empleando como ataduras las barbas de ballenas o músculos de anfibios. Se alimentan de mariscos, asando los mejillones.

Los indios yáganes ocupan y recorren largas extensiones desde el canal "Beagle" hasta las Islas "Hermite", donde el temible "Cabo de Hornos" cierra el perímetro con el mar. Viven en grupos, son fuertes, arriesgados y guerreros.

El lenguaje de ambos es gutural, teniendo casi las mismas costumbres. Manejan admirablemente las piraguas, siendo generalmente la mujer quien rema durante largas jornadas, mientras el indio cuida los hijos y el hornillo que colocan en el centro de la embarcación. La mujer se alimenta después que el marido, duerme cuando le dejan lugar, bebe "guachacay" como los demás indígenas y se viste con los despojos de la ropa que usa su compañero. El único lujo que se permiten es cortarse el pelo en forma de flequillo, empleando cuchillos de hueso de ballena, calentados al fuego. En la canoa conducen arpones, flechas, chuzas y cuchillos. Entre los indios alacaluf y yáganes se asaltan para robar los campamentos, llevándose las mujeres de los vecinos.

La ceremonia de unión entre los indios se celebra en plena asamblea de familia, sometiéndose los novios a comer una pata de centolla o huevos de avutarda, después de lo cual ya se consideran en matrimonio.

Los onas han dado motivo a curiosas descrip-

ciones de exploradores y escritores por la modalidad extraña de costumbres y sistema de vivir. Ocupan "Isla Grande", en el seno del Almirantazgo, dominando hasta el "Canal Beagle", Península "Brecknock" y Bahía "Harberton".

Son inquietos por excelencia, emprendiendo largas jornadas a pie, conduciendo sus familias y llevando a cuesta los útiles de pesca para instalarse en los lugares que más satisfacen sus inclinaciones nómadas. Escasamente emplean las piraguas en excursiones, salvo circunstancias en que deben salvar extensas bahías o canales.

Viven generalmente de las cacerías, y algunos de las cosechas. Sobre la vida de los onas el Sr. Carlos Gallardo ha producido un interesante trabajo histórico descriptivo, que apareció el año 1910.

FAUNA Y FLORA

Durante la navegación por los canales, y especialmente en el de "Beagle", se observan pormenores sobre la flora y fauna marina que se fijan en la imaginación con interesantes recuerdos. En los islotes y peñascos solitarios se sitúan en amigable consorcio los cormoranes, petreles, albatros, lobos y pengüines, produciendo interesante conjunto por la diversidad de especies que se congregan.

Mientras el vapor se desvía de los escollos, flotan por los costados hermosas hojas acuáticas derivadas de las algas, cuyas guías de nacimiento se mezclan a profundidades que pocas veces se calculan. Aparecen luego los "Cachiyuyos" con sus hojas verdes, amarillentas y rojizas, que marcan la poca profundidad de las aguas: crecen generalmente sobre los pedriscos ocultos que casi llegan a la superficie. Aparte de los servicios que presta el "Cachiyuyo" a los navegantes, es el vehículo conductor de los cangrejos y centollas que con tanto interés se buscan en los canales para pescar. La centolla, plato exquisito de la buena mesa, tiene el

cuerpo colorado y rosa pálido. La pesca de uno de estos ejemplares tiene gran importancia para quienes la realizan.

Sobre las piedras chatas que bañan las aguas también se encuentran "estrellas marinas", cuyo color anaranjado y pintas negras las denuncia a primera vista. Esta especie se asemeja a las que se pescan en las costas de Ceylan. Los indios sostienen que la "estrella" es madre del coral.

Los cormoranes, petreles, avutardas y patos se alimentan de esos ejemplares.

Las plantas floridas que más se destacan en los bosques por su hermoso colorido son la Philesia buxifolia, en forma de campanillas rojas y la Ericacea con pétalos vigorosos que sugestionan.

En las pequeñas ensenadas flotan hojas acuáticas redondas con diversidad de colores, desde el verde nilo claro hasta el amarillo rojo. Al ser agitadas por las aguas se cubren con gelatinosas borduras. Son ovaladas y redondas, afectando la forma de grandes platos.

En las islas inmediatas al Estrecho de Lemaire se sitúan extensos grupos de pengüinos, cuya ca-

racteristica es bien conocida en cuanto a sus costumbres de vida. El pengüino es animal docil, siempre que no se le acometa. Sumamente caminador y al trasladarse de un punto a otro, la hembra. oculta los hijos igual que las comadrejas, y sale en busca de refugio por alturas de lugares rocosos. La raza de los pengüinos es variada y extensa. La carne tiene olor nauseabundo, como también los huevos que depositan en nidos habilmente trabajados.

La vida de los lobos marinos tiene cierto interés por la manera cómo forman sus agrupaciones. El más decidido y guerrero, por ejemplo, reúne en su compañía diez o más lobas que le siguen en las correrías, sin permitir que se le alejen. En la navegación hace de piloto, cuidando constantemente su corte.

Los "lobos solteros", denominación dada por la gente de mar, también se agrupan y atacan a los favorecidos por la suerte matrimonial, produciéndose terribles encuentros entre el que defiende las lobas y el que pretende substituirlo. Debido a esa circunstancia, los cazadores evitan matar a los machos con manadas, porque la piel desmerece a causa de las numerosas heridas que reciben en las constantes peleas con los "solteros".

Los lobos afortunados, son generalmente fuertes y de gran alzada, siendo respetados por los de me-

nores proporciones que, caen generalmente vencidos por la terrible agresión de aquéllos. Los "solteros", que pocas veces andan en pandilla, y que solamente se reúnen para atacar, se hacen doblemente peligrosos en la época del celo y, sobre todo, cuando son sorprendidos en las roquerías por los que llegan expresamente a dar "palizas", invadiendo sus dominios durante la madrugada.

La reproducción y cría de los lobitos constituyen casos curiosos de abnegación, de lo que significa el amor de las madres al conducirles y apartarles de los lugares peligrosos donde pueden ser maltratados o exterminados.

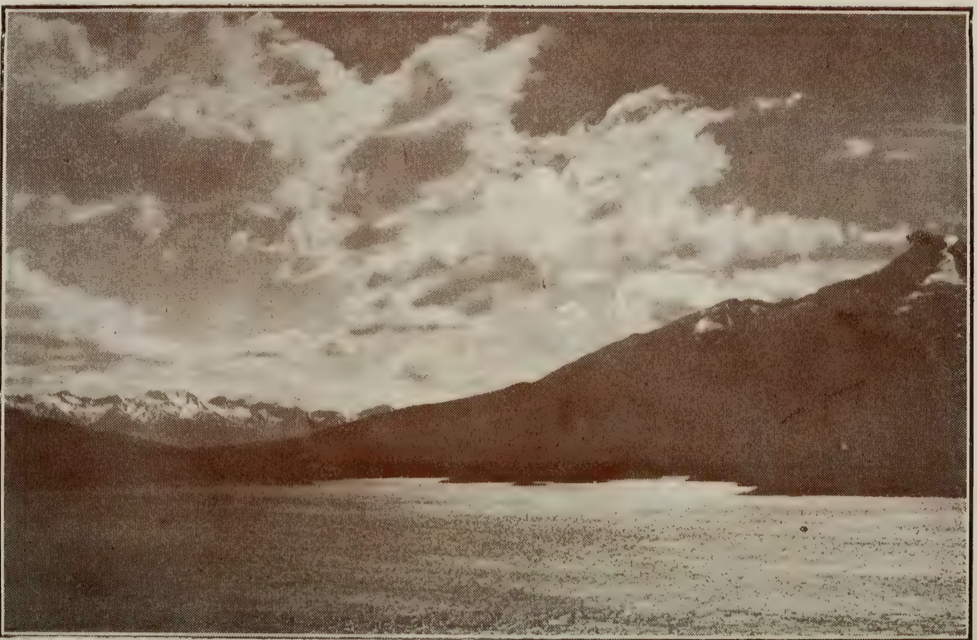
Es interesante visitar los interiores de la Bahía "Slogget", donde, como se sabe, existen lavaderos de oro que explotan algunos individuos que se agrupan expresamente en Punta Arenas para realizar la expedición durante época propicia.

En los campos inmediatos a "Slogget" la vegetación se expande delicadamente en los puntos reparados por los serrijones, produciéndose la frutilla salvaje, frambuesas y groselleros.

La flora tapiza las abras con alegres colores, entre ellas las margaritas, violetas amarillas, bombas y cosmos que cubren largas extensiones.



Entrada de sol en el canal de Beagle.



Efecto nocturno en el canal "Cockburn"

En la costa, como en la Isla "Toba", anidan y se reproduce la cría de caranchos blancos, águilas y otras aves marinas de gran vuelo. Se está generalizando en los mismos lugares la cacería de nutrias, que se efectúa durante la noche.

Los ejemplares son hermosos por el pelo largo y sedoso que les cubre, lo cual favorece la venta.

Desgraciadamente la matanza de nutrias se realiza sin precaución alguna, pues en ella entran grandes y chicos, motivo por el cual, el gobierno chileno ha prohibido en su territorio la caza de tales especies, impidiendo así su desaparición.

ASCENSION AL "SARMIENTO" Y OTROS MONTES

En el transcurso de veinte y cinco años, se han intentado diversas excursiones al "Monte Sarmiento", conocido por el "Blanco Emperador" de la zona fueguina.

Los numerosos exploradores y navegantes que cruzaron por el canal "Magdalena", han dejado escritas hermosas páginas de impresiones recogidas ante el magestuoso espectáculo que ofrecen las tres agujas de sus cumbres, cuando las nubes se levantan para que brillen los inmensos campos nevados.

La primera ascensión fué intentada el año 1881 por el profesor Lovisato, de la expedición ítalo-argentina que comandaba D. Giacomo Bove. Abordaron por la parte sur del fjords "Negro", sin obtener resultado alguno.

El célebre alpinista Sir Martin Conway, que intentó escalar el "Sarmiento" en Diciembre de 1898, ha expresado con interesantes descripciones la mágica y terrorífica impresión que le causaron los encadenados picos, bloques y profundidades heladas que le rodean. Dijo que, al cruzar los primeros contrafuertes de la serranía experimentó alegre sensación por las maravillas que encontró en

el camino, pero que bien pronto fué de espanto cuando llegó a lugares imponentes, donde los abismos se abren a profundidades incalculables y las pirámides de blancura se elevan amenazantes con extrañas bifurcaciones. Sir Conway fué acompañado por el guía italiano Marquignaz de Valtournanche, habiéndose embarcado en Punta Arenas.

El padre salesiano Alberto M. Agostini, que ha realizado numerosas expediciones por los canales, hizo una excursión al "Monte Sarmiento" el 23 de Enero de 1924. Partió de Punta Arenas a bordo del vaporcito "Porvenir", al mando de Oscar Ferrari, quien le secundó eficazmente hasta obtener el éxito que esperaba. Formaron campamento al pie del "Monte Conway", y desde allí, emprendieron dos reconocimientos por las laderas del mismo, para luego orientarse, y continuar hasta las cumbres del "Sarmiento", sin mayores contratiempos. Una semana después, estaban de regreso en Punta Arenas, donde el padre Agostini empezó a escrimir su libro histórico sobre Tierra del Fuego.

El 28 de Diciembre de 1914 el mismo padre Agostini logró hacer una larga excursión en el vaporcito "Armando", llegando al pie del "Monte Italia", cuyo pico escaló en menos de 24 horas.

El Monte "Sarmiento" fué denominado "Volcán Nevado" por Sarmiento de Gamboa. Al cabo de dos siglos, el célebre explorador King le cambió el nom-

bre de "Volcán" y le dió el de "Sarmiento". con que hasta ahora se le conoce.

A las 5 y media de la mañana del 28 de Febrero de 1914 partían del campamento especialmente preparado al pie del "Monte Olivia", en Ushuaia, el padre Alberto M. Agostini, acompañado de los guías Abel y Agustín Pessió, con el propósito de escalar el pico que marca 1.370 metros de altura. Después de vencer escabrosos senderos, empezaron a ascender por lugares menos inclinados, hasta encontrar quebradas que impedían la ascensión. Fué necesario emplear los elementos de cuerdas y picos que conducían para vencer y seguir adelante. El paso más difícil lo encontraron a pocos metros de la cima. La pericia de los guías alpinistas, hizo que escalaran por fin la cumbre del "Olivia", donde a las 10 horas y media de la mañana hacían flamear la bandera argentina, prorrumpiendo en hurras a nuestro país e Italia. Los tres excursionistas son de nacionalidad italiana.

Después de hora y media de reposo, empezaron a descender para llegar a las 16 horas y media al campamento.

A la mañana siguiente emprendieron regreso a Ushuaia, distante dos leguas y media, donde fueron muy celebrados y felicitados por las principales autoridades y personas de la localidad.

Durante las horas de ascensión, la oficialidad y

marinería del acorazado "Almirante Brown" siguieron con todo interés, sirviéndose de anteojos, las alternativas de los alpinistas hasta el momento en que hicieron flamear el pabellón argentino sobre la cumbre.

TRISTES RECUERDOS

Perdura todavía el recuerdo funesto, que se transmite al través de los años, con respecto al primer fracaso que tuvo la misión enviada el año 1850 por la Sociedad Americana de Misioneros, a cuyo frente llegó el capitán Allen Cordiner con ocho compañeros abnegados y entusiastas.

Se trasladaron a "Isla Picton", donde después de desembarcar, efectuaron sus instalaciones, y el buque regresó al punto de partida.

Desde el primer momento los misioneros fueron combatidos por los indios Yaganes, sobrellevando con tal motivo una vida llena de penurias.

Agotadas las provisiones y sin mayores elementos para seguir luchando, fabricaron dos piraguas, y en ellas, emprendieron viaje hacia "Isla Aguirre", sobre la entrada del Paso Brecknock, adonde arribaron exhaustos y sin recursos de alimentación. Pocos días después, a principios de Febrero de 1851, fallecieron bajo los terribles efectos del hambre.

Una segunda misión fué enviada a "Wualaia", donde trató de levantar campamento, pero alarmadas las tribus de la región, le acometieron una noche, asesinando a las ocho personas que la componían.

La Sociedad Americana insistió en su propósito, y el año 1862, envió al reverendo W. Sterling, quien instaló la misión en Ushuaia bajo la dirección de Tomás Bridges y John Lawrence.

Fué la única que tuvo vida, y prosperó con positivos resultados civilizadores.



Bahía de la "Unión".



En el Canal "Beagle"

SUPERSTICIONES Y LEYENDAS

En los aborígenes de la raza americana han existido, y continúan arraigadas ciertas creencias y supersticiones, que por la ingenuidad como las interpretan, revelan su ignorancia en cuanto a las cosas propias y naturales del mundo que avanza por el cauce de la civilización.

La escasa mentalidad de los indígenas no ha podido rendirse todavía a la evidencia de sucesos o acontecimientos inherentes a la vida humana, y persisten por el contrario, en creer que los accidentes o contrastes de la tribu se deben a la influencia de espíritus malignos que viven en las profundidades de las aguas o dentro de las cavernas embrujadas de los murallones siniestros. La predicción de los hechiceros — por ejemplo — tiene para ellos un poder sugestivo que emanan de los espíritus alados dominadores del espacio, o de los que corren por debajo de los canales en forma de dragones con muchas cabezas. Y, en ese tren de ideas fatídicas, los indios forjan sus leyendas, las rodean de combinaciones extrañas con figuras inverosímiles y concluyen por asegurar que los astros superiores son los causantes de venturosos momentos o de muertes sucesivas. Para los Onas, las mayores

bondades y presagios las envía el Sol y la Luna que les ilumina y cobija libremente sin imponerles sacrificio alguno. En cambio, las tormentas y vendavales son signos característicos de maldiciones y exterminio, preparadas por los maléficos dueños del espacio, que para demostrar sus iras, derraman en castigo las masas líquidas que acumulan los ríos de otro mundo superior.

Con espeluznantes pormenores, que intercalan a su manera, los "contadores de cuentos" repiten en rueda de campamento los relatos que aprendieron de los abuelos, plagados de maldiciones y combates con monstruos invisibles mandados por tribus enemigas. Muchos de los sucesos lo atribuyen, según sus creencias, a los "ruidos", y "fogatas" que los brujos arman en las alturas para destruir o atemorizar a los guerreros. Tal era la manera como interpretaban el orígen de las tormentas, cuyos sacudimientos trasmitían los enconos de otros indios más indómitos que intentaban aniquilar a los Onas para llevarse sus mujeres.

Hace próximamente veinte años, al cruzar el canal "Magdalena' en un pequeño cutter, fondeamos en la caleta "Reparo" donde varios indios mansos nos recibieron amistosamente en su campamento. Después de una hora de conversación sobre lo que a ellos interesaba, — la venta de pieles de nutria y guanacos, — entramos a parlamentar

obsequiándoles con lo que más desean y les anima: la caña de importación para confortar el organismo, sobre todo en los momentos de crudo invierno. Se formó rueda, circularon los elementos de convite, y poco después, uno de los más ladinos de la tribu empezó a relatar cuentos que, por lo fantástico y arbitrario resultaba novedoso y sugestivo.

—Era una toldería de hermanos — empezó diciendo el Ona que había tomado la palabra a media lengua. y que traducimos condicionalmente — donde todos vivían felices y contentos, sin que fueran molestados por otras tribus lejanas que merodeaban por las costas del mar. La caza era buena, la guarida abrigada y los arqueros muy aguerridos. Pero, llegó un día que el espía caminador del campamento, regresó desesperado y dando gritos de alarma por haber descubierto que gente de yáganes andaba rondando por los alrededores con la intención de asaltar a los Onas, robar el campamento y llevarse las mujeres en cautiverio. Los hombres armaron sus arcos, preparándose a la defensa, mientras que las indias con sus hijos al hombro corrían a ocultarse en los montes inmediatos, produciéndose la confusión que precede a los momentos de verdadero peligro. Avanzaron de frente para ir al encuentro de los yáganes que se escurrían por entre los vericuetos del bosque, tratando de no ser sentidos para caer después por sorpresa. No eran muchos los Onas, pero sí arriesgados y valerosos. Los atacantes traían rumbo del Oeste, sin saber

que para llegar hasta los toldos debían cruzar un arroyo profundo, cuyas aguas tranquilas reflejaban las márgenes boscosas por uno y otro costado. Sin griterío los hermanos se tendieron a lo largo de la costa, guareciéndose tras las piedras e iniciando el combate. Repentinamente quedaron confundidos y absortos, pues a la vez que aparecían grupos de yáganes por entre los árboles, también surgían otros por debajo de las aguas que se movían como aquellos en terribles ataques abiertos. Los Onas no se intimidaron por la superioridad de los enemigos, y dando frente a los invasores, teniendo el arroyo por medio, empezaron a lanzar flechas, con tal acierto, que las bajas se sucedían sin darles tregua. A los yáganes les debió ocurrir la misma impresión que experimentaron los Onas al ver salir del fondo del arroyo tantos grupos de combatientes, pues, a poco de iniciarse la pelea, abandonaron el campo en completa dispersión, sin cuidarse de los heridos que caían en el camino.

Desde entonces, nuestros hermanos — siguió diciendo el narrador — saben que debajo de los ríos, y ocultos entre las piedras de otros montes, están los espíritus de hombres grandes que protegen a los Onas, saliendo de las profundidades cuando los necesitan para la defensa de sus tolderías.

Y el indio, al finalizar el cuento con cierta solemnidad, agregó: Los combatientes al poner en fuga a los enemigos se acercaron al arroyo para beber sus aguas, y cual no sería su sorpresa al ver

que, también los espíritus se asomaban desde el fondo para conocer a sus hermanos los Onas. Retrocedieron impresionados, pero, sin olvidar que a ellos les debían su salvación.

El "contador de cuentos" quedó por un momento meditativo y al terminar el relato, como quien busca un interrogante al caso, hizo esta pregunta: ¿Y cómo harán los espíritus grandes para vivir debajo del agua? Si no fuera por ellos — agregó — que se presentaron a tiempo para combatir contra los yáganes, los Onas hubieran sucumbido, porque los asaltantes eran superiores en número.

La explicación queda despejada por sí mismo, si se considera y analiza la meditación de los indios ante el espejismo producido.

El combate se había trabado en un día hermoso de primavera a la caída de la tarde. En las cristalinas aguas del arroyo, resguardadas de malezas y peñascos se reflejaba la acción con nítidos perfiles, reproduciendo una doble sensación de las cosas, que en la ofuscación e ignorancia de los yáganes, no alcanzaron a definir, creyendo por el contrario. que los grupos guerreros, salían del fondo del río donde posiblemente debían guarecerse muchos otros miles, motivo por el cual se declararon en derrota.

Tales fueron las creencias que por muchos años conservaron las tribus supersticiosas, cuyos caciques fueron modificando teorías a medida que se acercaban y ponían en contacto con la civilización.

BARCOS NAUFRAGOS

En casi toda la extensión de Tierra del Fuego, como dentro de los canales, han ocurrido numerosos naufragios, ya fuera por falta de precaución o por la violencia de las tempestades que frecuentemente azotan la región.

Se recuerdan los siguientes de mayor importancia:

—En el Paso de los "Timbales", entre Punta "Americana" y el brazo Noroeste del "Canal Beagle", encalló el recordado transporte "Ushuaia", que mandaba el capitán Leopoldo Lagardere. Todavía se puede ser el casco a flor de agua.

—En Islas "Blancas", de la Bahía "Camarones", al Norte de "Comodoro Rivadavia", naufragó el transporte "Villarino", que mandaba el comandante Juan Murúa.

—Sobre las rocas "Lawrence", frente a puerto "Remolino", en el canal "Beagle", encalló el vapor mercante y de pasajeros "Sarmiento", que mandaba el capitán Zode.

—En la Bahía "San Sebastián", embocadura del Río Grande, naufragó el año 1913 el transporte "Piedrabuena", que mandaba el comandante Somoza. Anteriormente, el "Piedrabuena" había enca-

llado en la caleta del "Infierno", del Paso Brecknock; después embarrancó en Punta Loyola, a la entrada de Río Gallegos, y por cuarta vez varó, tocando fondo en los "Gemelos" del Paso "Mackinlay".

—En Puerto Cook de la Isla de los Estados, se hundió por causa de una fuerte tempestad el vapor "Azopardo".

—En Islas "Hermite" naufragó el "L'Indian Empire".

—En la bahía "Policarpo", sobre la costa argentina del Atlántico naufragó hace próximamente veinte años el vapor inglés "Andrina", cuya tripulación después de penosa travesía hasta "Río Grande" fué retornada a su país por la compañía "José Menéndez", sacando años después a flote a dicho barco que hoy navega con el nombre "Alejandrina".



Bahía y puerto de Comodoro Rivadavia



Navegando por los Canales

REFERENCIAS SOBRE DISTINTOS LUGARES

El espíritu comercial interesa de tal manera a ciertos individuos aventureros, que hace varios años, un súbdito hebreo cruzó los canales y se estableció con almacén en la caleta de un paso obligado e inmediato a Isla "Lennox", dándole el pomposo nombre de "Primera Argentina". Era en verdad una empresa atrevida, pero su propietario cifraba en lo que piensan los grandes especuladores: "hay que exponer para recoger". En efecto, el almacenero no poseía más mercaderías que algunos comestibles indispensables, ropas apropiadas para el lugar y muy especialmente "guachacay", terrible brevaje conque se proponía embrutecer a los indios y chilenos para luego apoderarse de las pieles y oro que pudieran obtener en sus correrías. El almacén se hizo famoso, y de positivos resultados para el propietario. Allí concurría la gente más decidida en materia de aventura, como también los famosos criminales que por sus antecedentes no tenían cabida en poblados. Los crímenes que ocurrían pasaban desapercibidos, porque la autoridad del territorio jamás llegaba a esos lugares, sino cuando le avisaban que algún cargamento de cueros de lobo era conducido clandestinamente.

Los clientes del negocio se mataban entre sí después de una jugada de cartas y borrachera, con-

duciéndose el cadáver a cualquier lugar cercano, donde se cavaba un pozo y se le enterraba. Nadie se preocupaba del difunto, ni siquiera el almacenero que se había acostumbrado a ver peleas y muertos. En medio de sus reflexiones, decía a los parroquianos: "Este — señalando el cadáver — tenía que morir a cuchillo. Era un criminal sin asco. Al fin y al cabo es un bien que se hace al mundo sacando un desalmado". El matador se quedaba en el lugar, nadie decía nada; las autoridades ignoraban lo ocurrido y el hebreo terminaba por quedarse con el oro recogido en los lavaderos de Slogget, después de las partidas de cartas que preparaba y en las cuales participaba con malas artes.

Otro almacén que se estableció más tarde en Bahía "Desolada", para interceptar las operaciones de la "Primera Argentina", llegó a tener también cierto extraño prestigio por la forma como el dueño — un austriaco aventurero, exmarinero de barcos mercantes — llegó a desenvolver sus operaciones, comprando productos y contracambiando mercaderías con los indios, a quienes les proveía de "guachacay". Lo mismo recibía en pago un cuero de guanaco como una india que no tuviera más de treinta años. Así fué como consiguió formar una miserable toldería que organizó con aspecto de tenebroso boliche y autoridad de cacique.

Ambas poblaciones desaparecieron después por muerte de los propietarios, dispersándose las "fabulosas mercaderías" por entre los indios que arrasaron con todo.

DIVERSOS NOMBRES DEL ESTRECHO

El Estrecho de Magallanes, ha tenido diversos nombres en el transcurso de los siglos, según la impresión que recibían los navegantes al penetrar en él.

Vicente Antonio Pigafetta, que acompañó a Magallanes en sus viajes, siendo de los pocos sobrevivientes que regresaron a España, le denominaba "Estrecho Patagónico". La Junta de la Raya, reunida en Yelves lo designó "Estrecho de las Molucas"; Sarmiento de Gamboa, "Madre de Dios"; en los viajes de Ramusio, se le designa "Estrecho de la Victoria", y a fin del siglo XVI se le indicaba con el nombre "Brazo del Dragón".

Felizmente, para gloria de Magallanes, siguió imperando el de su nombre, con el cual se le conoce en el mundo entero.

ANTECEDENTES DIVERSOS

Fué D. Pedro Sarmiento de Gamboa quien al cruzar por los islotes y canales en 1580, encontró los primeros indios onas que ocupaban la zona, hoy del Almirantazgo, denominándoles "Cente Grande" debido a la estatura de 1 m. 75 a 1.80 que presentaban.

El primer viaje del padre Agostini al Cabo de "Hornos" lo realizó el año 1912, a bordo del cutter "Garibaldi", que mandaba el dalmato Fortunato Beban, uno de los viejos y afamados marinos de Punta Arenas, que con su pequeño barco había cruzado durante 20 años los canales, llegando hasta las Islas "Lennox".

"SALVARSE DE ENTRE LOS INDIOS"

Los que han pasado largos años orientando la organización pobladora de las tierras fueguinas, relatan con singulares pormenores algunos episodios y sucesos ocurridos en la soledad de los valles y serranías donde, aparte de soportar las inclemencias de la temperatura, tuvieron que afrontar difíciles situaciones para quebrar la voluntad indómita del indio primitivo.

Aquellos que se aventuraron a levantar poblaciones formando la base progresiva de la civilización, estuvieron expuestos a constantes luchas con los naturales de la región que, al ser ostigados en los propios y viejos dominios, opusieron sus desbordes e instintos guerreros para evitar el avance e intromisión de los blancos o "huincas" como ellos denominaban a los invasores.

Cuando se recorren aquellas solitarias extensiones camperas, rememorando la intrepidéz de los primeros conquistadores y pobladores, se recojen interesantes relatos sobre las valerosas cruzadas de los que expusieron la vida en momentos de dura prueba.

A ello se debe el tenaz empeño de combatir la barbarie para erigir y consolidar en cambio el hogar de los nuevos ideales que marca surcos a la vida con el impulso del brazo triunfador.

Una noche que nos habíamos alojado en la estancia del recordado D. José Menéndez, a corta distancia de la desembocadura de Río Grande, tuvimos ocasión de escuchar un relato que, por la originalidad del caso, merece consignarse en capítulo aparte.

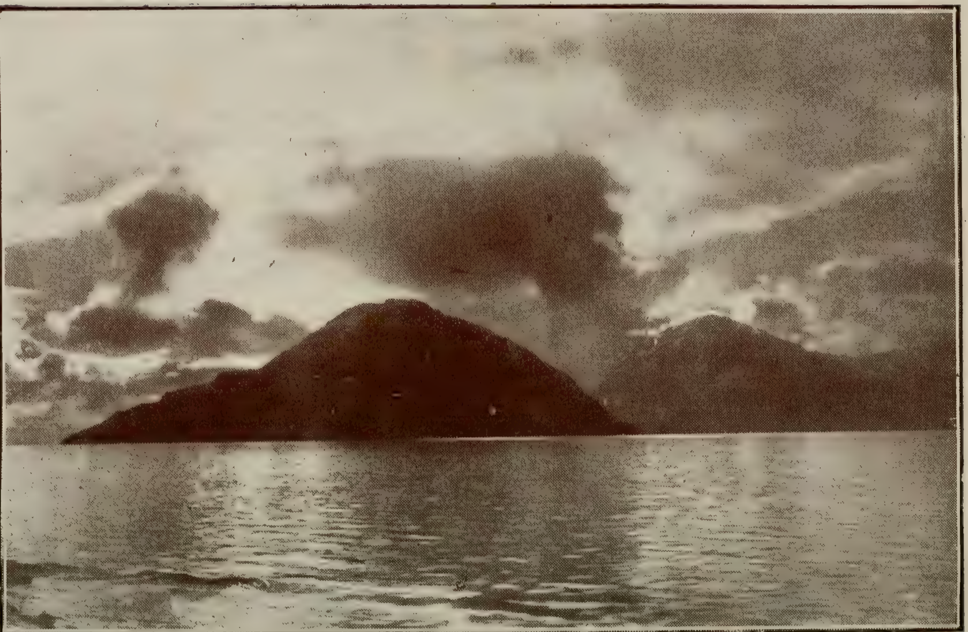
Uno de los peones del establecimiento, José Fernández, español, había sido el protagonista, quien al referir los pormenores del suceso tradujo con viva impresión el momento en que estuvo a punto de perder la vida.

—Me coloqué — nos dijo, — como peón en esta casa por una de esas circunstancias que ocurren en el destino de los hombres. Antes había sido marinero y llegué a Río Grande en busca de auxilios, pues estuve perdido varios días en la costa por haber naufragado el barco a que pertenecía. De la estancia me mandaron a Punta Páramo en la bahía, donde me alisté al personal que cuida los intereses del establecimiento. Entre los compañeros había oido decir que, por los alrededores merodeaban frecuentemente algunos grupos de indios, y que si algún cristiano caía a su manos, los martirizaban primero, y lo ultimaban después a flechazos. No hice mucho reparo al cuento, pensando para mis adentros, que bien podía ser una exageración a fin de que no me ausentara del lugar.

Una mañana muy hermosa del mes de noviembre pedí permiso para faltar al trabajo, deseaba excursionar y conocer los alrededores, que por cierto eran pintorescos. Me interné por las serranías, y luego por un valle rodeado de bosques que se extiende



Bahía Anxious



En el Canal Beagle

hacia el final de la bahía. Habían transcurrido más de tres horas de viaje, cuando al cruzar una abra muy bonita me ví rodeado repentinamente por varios indios que surjieron de los matorrales. Me hicieron círculo, amenazándome con las flechas, al propio tiempo que prorrumpían en alaridos. Fácil es presumir la impresión que me produjo el terrible encuentro.

Comprendí que no tenía salvación posible, tanto más cuanto que, andaba a pié y un poco estenuado para emprender la retirada a toda carrera. Cuando noté que el grupo se acercaba en tren agresivo, tuve una idea desesperada. La muerte la veía clara, sin medio alguno de salvación. Protección de la estancia no podía esperar, y mucho menos en la clemencia de los salvajes.

Rápidamente empecé a saltar, empezando un baile endiablado que, a los indios les despertó curiosidad. A poco de iniciarlo se acercaron, se tendieron sobre los pastos y empezaron a perorar como festejando el suceso.

Por un momento me consideré a salvo. pero, llegó la hora fatal en que me faltaron las fuerzas para seguir bailando. Me detuve breves instantes reponiendo energías. Los del grupo se desagradaron: algunos de ellos se acercaron y me pincharon con las flechas para que siguiera gesticulando. Y bailé con indecible desesperación, puesto que en ello me iba la vida, hasta que al cabo de varias horas no pude continuar y me desplomé rendido a la espera de que me ultimaran. No podía ni siquie-

ra incorporarme. Estaba más muerto que vivo. Algunos indios me agredieron nuevamente dando saltos y gritos a mi alrededor, pero no pude levantarme.

Me encomendé a Dios y esperé mi triste fin. Los indios se disputaban el derecho de concluir conmigo, según pude deducir por la actitud que adoptaban, cuando repentinamente se sintió la llegada de un grupo de personas a caballo que hacían descargas de fusilería. Los indios me abandonaron ganando los bosques cercanos de donde había salido para atacarme.

Los que llegaron en mi socorro eran compañeros de trabajo que, alarmados por mi regreso, salieron con armas para salvarme, si es que los indígenas me hubiera atropellado, como efectivamente ocurrió.

Fuí recogido exánime y cubierto de sangre por las numerosas heridas que me causaron al exijirme que siguiera saltando.

La idea del baile hubo de concluir trágicamente, pero al fin, me salvé de entre los indios, como vulgarmente se dice.

UN "PIONER" DE LA PATAGONIA

Conceptuosos y meritorios relatos históricos han dedicado escritores argentinos y chilenos a uno de los "pioners" del progreso, que, en el término de medio siglo, luchó por el desenvolvimiento civilizador y comercial de la prodigiosa zona de Tierra del Fuego, cuya sugestiva topografía ya había despertado la atención de los conquistadores españoles en el año 1500.

La personalidad de don José Menéndez, que al llegar de España se radicó en Buenos Aires, para formar respetable posición, adquirió mayores prestigios cuando, en el año 1874, abandonó sus intereses comerciales para trasladarse a Punta Arenas, el pequeño caserío de entonces, e incorporar sus energías al esfuerzo común, en una localidad que la presentía de gran porvenir. La visión no era equivocada.

Su carácter emprendedor y con vistas de largo alcance, le hizo triunfar abiertamente, consagrándose su nombre, al través de los años, como el factor más elevado que llevó por la senda del progreso a varios Territorios lejanos, que si hoy se conocen se debe precisamente a su tenaz esfuerzo y perseverancia, noblemente interpretada. Un distinguido

escritor que ha publicado la interesante biografía del señor Menéndez, ha dicho en elocuentes párrafos, refiriéndose a la época que se estableció en Punta Anenas.

"Las comunicaciones eran muy escasas". El arribo de un barco era celebrado como día de fierta por los heroicos y toscos pobladores. No había más casas que ranchos miserables, habitados algunos de ellos por expedicionarios que habían cumplido su condena en el presidio local. Por eso, las manos debían estar siempre listas para la defensa y el cerebro siempre despierto ante la acechanza. Duros tiempos aquellos. No cabían allí los espíritus pusilánimes, ni los asustadizos. Era menester poseer una acción decidida y valiente. Mantenerse y triunfar, constituían toda una épica jornada. A pesar del rudo ambiente, don José Menéndez hízose en poco tiempo su composición de lugar. Su habilidad comercial, su talento organizador, su valentía, comenzaron a dar los primeros frutos. Se adelantaba a pasos gigantescos. Pronto instaló un establecimiento modelo para la cría de hacienda lanar. Don José lo manejó personalmente, trayendo de Malvinas, Inglaterra y otras partes, hombres expertos, orientando a los obreros regionales hacia una nueva era de actividades. Después, los negocios se agrandaron. Compró barcos, no obstante la mala suerte del primero, que se hundió. Aumentó la flota; las comunicaciones con el resto del mundo civilizado se hicieron más frecuentes.

El hombre triunfaba sobre la resistencia pasiva de la Naturaleza bravía y salvaje. Las primeras casas de Punta Arenas surgieron bajo la mirada fiscalizadora de don José, el cual dirigió personalmente estos primeros balbuceos de progreso.

Para poder tener un concepto claro de esta tarea de gigantes, es preciso reconcentrar la imaginación y meditar un momento acerca de la resistencia ofrecida por la Naturaleza en sitios más pródigos y favorables de los que era la inmensa Patagonia en aquellos tiempos. El desierto por todas partes; el desierto que anonada nuestra vista y sume nuestro espíritu en la agobiante sensación de la pequeñez y fragilidad. Y luego, la lucha de todos los días, para ganar ese desierto a la civilización. Aquellas noches sin luna, en las cuales el viento rugía como un monstruo inmenso desatado sobre la tierra; aquellos días grises, en que el mar embravecido batía las costas y las orlaba con su espuma; y aquellos campos cubiertos por largos meses con mantos de nieve. Triunfar en un escenario semejante, es la obra de espíritus esforzados".

Los ranchos miserables eran empujados hacia el interior.

Se trazaron las primeras calles. Los comercios abrieron sus puertas. La población aumentaba. Y de pronto, surgió la ciudad, donde él construyó la primera mansión señorial. Otros siguieron el ejemplo. Y, por fin, estamos en los tiempos actuales. Los viajeros que pasan por Punta Arenas se detienen maravillados ante la ciudad; aquello es una

visión de ensueño, en cuyo fondo se recortan los imponentes picachos eternamente nevados... como si la vencida y dominada Naturaleza contemplara asombrada la obra del hombre que triunfó sobre ella... Y allá, en aquel Estrecho de Magallanes, se selló definitivamente la confraternidad chileno-argentina, y en casa de don José Menéndez se albergó el general Roca cuando celebró las conferencias memorables con el Presidente Errázuriz, que afianzaron para siempre la paz de los dos grandes países sudamericanos.

Y con esa bendita paz asegurada, él contribuyó a unir, con su espíritu de trabajo, el Sur-Argentino-Chileno".

El recordado Dr. Estanislao S. Zeballos, que cultivó la amistad del señor Menéndez, siguiendo la marcha evolutiva de su abnegada vida, escribió hermosas páginas expresando su sentir, ante la evidente acción civilizadora y valerosa del gran hombre de la Patagonia.

"Se necesitaba una alma valerosa y un carácter férreo para vivir allí, para intentar labrarse un porvenir halagüeño en el desierto inmenso, peligroso, árido, sin recursos, abandonado por la civilización y poblado de resistencias y amenazas.

"Solamente una visión genial pudo vislumbrar una conquista grandiosa en aquel continente inconmensurable, apartado del mundo. Y nuestro amigo, alzó allí su tienda de peregrino, la convirtió en

su templo y en modelo de hogar, demostrando que era un héroe, un carácter y un espíritu genial. Emprendió la revelación y la transformación de la Patagonia, y si no fué el único de sus redentores, fué el primero, el benemérito entre todos".



Puerto Harbertón



Corrientes heladas en el Canal Argentino

SERVICIOS DE NAVEGACION

En la sociedad argentina han empezado a despertar interés los programas de viajes, no solamente al extranjero, sino también a los puntos lejanos de nuestras hermosas costas. En ese sentido, y para satisfacer justas exigencias de las personas acostumbradas al confort y comodidades, las grandes empresas navieras han modificado sistemas durante estos últimos años, mandando construir magníficos palacios flotantes destinados a la navegación entre la Argentina y el Continente europeo.

La casa Delfino y Cía., que cuenta con extensas vinculaciones en ambas márgenes del Atlántico y Mar del Norte, ha sido la primera en ofrecer una serie de viajes a la sociedad argentina, que por su naturaleza y excelente organización han contribuído al conocimiento pleno de lejanías que se conocían únicamente por la descripción de entusiastas escritores.

Las interesantes excursiones a los canales fueguinos, primero, y al Oriente después, causaron la impresión que justamente despiertan los parajes de maravillosos panoramas y de los que, por su milenaria historia, colman la imaginación con recuer-

dos y conocimientos culturales que ilustran y alegran el espíritu.

Después de los acontecimientos luctuosos de la guerra europea, las empresas navieras se han entregado a la tarea de construir barcos, dotándolos de modernas comodidades para que los viajeros encuentren en sus compartimientos lo que el propio hogar brinda en cuanto al sistema de costumbres en la vida diaria.

En estos momentos, la regularidad con que se atiende al pasajero ha mejorado positivamente, ofreciéndosele todo lo que se requiere para hacer grata la estada a bordo.

Los últimos viajes realizados a los canales fueguinos así lo han demostrado. Numerosas familias lograron viajar con todo confort, presenciando desde la borda del buque los más estupendos panoramas que la naturaleza brinda en aquellas lejanas serranías y canales. Ni siquiera una incomodidad, porque todo lo ha previsto y lo impide la empresa autora de la interesante excursión. Y así se realizarán los que en adelante se organicen para satisfacción de quienes se entregan a recrear el espíritu durante quince o veinte días.

El servicio de navegación en ese sentido, por los vapores que van a la costa sur, es todo lo encomiable que se puede mencionar como complemento de una obra patriótica y cultural que irá cundiendo en el país para honor y conocimiento de la nacionalidad argentina.

EL RECUERDO DE UN EXPLORADOR

Todavía se recuerdan con amargura algunos pormenores de la actuación del explorador rumano, D. Julio Popper que, en el año 1888, navegó por los canales, llegando a las islas "Picton", "Navarino" y bahía "Slogget", en busca de minerales.

Según referencias de viejos pobladores de la región, fué un hombre cruel con los indios Onas, de quienes se servía para obtener con ventaja y hasta apoderándose por cualquier medio, de las pequeñas extracciones de oro que a costa de grandes penurias y sacrificios arrancaban de las sircas productoras.

El explorador había formado a su alrededor un círculo de veinte y tantos individuos, que le respondían ciegamente, los cuales se encargaban de propalar la especie entre los indios, de que "el patrón", disponía de un ejército formidable para matar gente, sin tener que dar cuenta a nadie. Para demostrar el acierto, Popper había hecho colocar a cierta distancia de la población, y al borde de las colinas, una larga fila de caballos montados, que simulaban un escuadron militar. Todo por cierto de guardarropía, como en los teatros.

Cuando había interés en que los indios abandonaran los productos, se les conducía a un lugar

preparado expresamente, y desde allí, se les señalaba el ejército de que disponía Popper. Los pobres indígenas se espantaban ante la idea de ser masacrados y, sin esperar el importe de lo que conducían a la venta, emprendían prudente retirada, satisfechos de salvar el pellejo y sin exponerse a un entrevero.

La permanencia de Popper en aquellos lugares fué desastrosa para los pobladores, motivo por el cual, se adoptaron severas medidas en Chile que concluyeron con los desmanes. Mientras tanto, Popper, que contaba también con el apoyo del Gobierno argentino, se retiró del Territorio con una respetable fortuna.

GOBERNADORES ARGENTINOS DE LA TIERRA DEL FUEGO DESDE EL AÑO 1884 HASTA 1924.

Capitán D. Félix M. Paz.

Cirujano Mayor de la Armada, D. Mario Cordero.

Teniente Coronel D. Pedro Godoy.

D. Esteban de Loqui.

D. Félix Carrié.

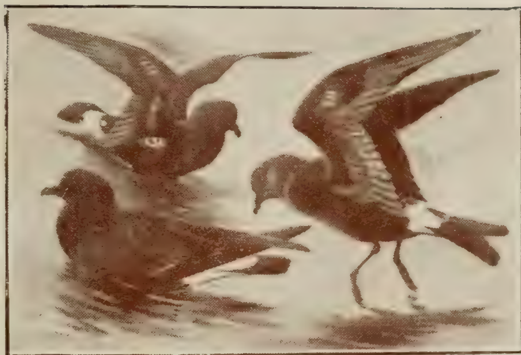
D. Manuel Fernández Valdéz.

Teniente Coronel D. Carlos C. Molina.

Teniente de Fragata, D. Juan M. Gómez.

GOBERNADORES CHILENOS DEL TERRITORIO DE MAGALLANES, DESDE EL AÑO 1874 HASTA 1924.

Diego Dublé Almeida.
Francisco R. Sampaio.
Daniel Briseño.
Mariano Guerrero B.
Alberto Fuentes.
Fernando Edwards.
Alfonso Bulnes Calvo.
A. Ossa Borne.
Carlos Wood.
Samuel Valdivieso.
José Antonio Soto Salas.
Manuel Señoret.
Carlos Bories.
Fernando Chaigneau.
Luis Contreras.
Exequiel Fernández.
Vicente Fernández Rocuant.
Arturo E. Swett.
Don Waldo Seguel, primer Juez de Letras.



Petreles



Cormoranes



Penguines



Gaviotines

DISTANCIAS INTERMEDIAS A LOS CANALES FUEGUINOS

De Buenos Aires a Mar del Plata . .	304	millas
De Mar del Plata a Punta Pyrámides	454	„
De Punta Pyrámides a Com. Rivadavia	302	„
De Comodoro Rivadavia a P. Arenas	576	„
De Punta Arenas a Puerto Gallant . .	82	„
De Puerto Gallant a Bahía Sholl . . .	56	„
De Bahía Sholl a Bahía Ballena . . .	136	„
De Bahía Ballena a Lapataia	88	„
De Lapataia a Orange Bay	110	„
De Orange Bay a Harberton	127	„
De Harberton a Isla de los Estados . .	50	„
De la Isla de los Estados a Buenos Aires	1350	„



OBRAS CONSULTADAS

"La Australia Argentina", por Roberto J. Payró.

"En el Mar Austral", de José S. Alvarez (Fray Mocho).

"Nociones de Geografía de los Territorios Nacionales". por el Dr. Isidoro Ruíz Moreno.

"Mis viajes a la Tierra del Fuego". por Alberto M. de Agostini.

"Los Onas", de Carlos R. Gallardo.

"Viaje a las Islas Orcadas", por L. A. Valette

"Historia de América española", por Carlos Pereyra.

"Exploradores españoles del siglo XVI", por Charles F. Lummis.

INDICE

